CUADERNOS historia 16

Puertos comerciales en la E. Media

María Coral Cuadrada



166

175 ptas

CUADERNOS historia 16

historia 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.
VICEPRESIDENTE: César Pontvianne.
DIRECTOR GENERAL: Alfonso de Salas.
DIRECTOR DE PUBLICACIONES: Pedro J. Ramírez.
DIRECTOR: J. David Solar Cubillas.
SUBDIRECTOR: Javier Villalba.
REDACCION: Isabel Valcárcel y José M.ª Solé Mariño.
SECRETARIA DE REDACCION: Marie Loup Sougez.
CONFECCION: Guillermo Llorente.
FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.
CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.
Es una publicación del Grupo 16.
REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.º 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

DIRECTOR GERENTE: José Luis Virumbrales Alonso.
SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.
DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Balbino Fraga.
PUBLICIDAD MADRID: Dolores García. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Cataluña: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.
Zona Norte: Alejandro Vicente. Avenida del Ejército, 11, departamento 54 B. 48014 Bilbao. Teléfono (94) 435 77 86.
IMPRIME: TEMI.
DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).
ISBN 84-85229-76-2, obra completa.
ISBN 84-85229-77-0, cuadernos.
ISBN 84-7679-096-1. Tomo 16.
Depósito legal: M. 41.536. — 1985.



Transacción comercial en casa de un prestamista judío (miniatura de Las Cantigas*)*

Indice

PUERTOS COMERCIALES EN LA EDAD MEDIA
Por Coral Cuadrada
Historiadora

Puertos comerciales en la E. Media

Coral Cuadrada
Historiadora. Profesora de Historia Medieval.

DE forma espontánea se acostumbra a identificar la Edad Media al sistema feudal. En consecuencia, la economía medieval se presenta, generalmente, como la basada en el sector primario, caracterizada por el predominio de la gran propiedad —reserva señorial y pequeñas explotaciones campesinas— y por la economía natural (W. Kula). Sin embargo, en los seis siglos que abarca el período medieval, todos los elementos interdependientes de la economía experimentaron grandes fluctuaciones. Entre las causas provocadoras de cambios debemos destacar el papel del mercado y de la moneda. Ya sea en la esfera cerrada de la economía señorial, ya sea en la interrelación económica de unos países con otros. En ambos casos el papel jugado por el comercio resultó de particular importancia. Tanto fue así, que desde algún ámbito historiográfico se ha expuesto la contraposición entre una Edad Media feudal y una pretendida *revolución mercantil* de carácter burgués. Se opone entonces la ciudad —elemento no feudal— a su feudalizado campo circundante (H. Pirenne, W. Sombart, M. Weber, A. Sapori, R. S. López...).

Pero la ciudad perdió progresivamente su carácter de señorío rural colectivo, en cierto modo autosuficiente, y los mercaderes acabaron por obtener su control político, de modo que la *urbs* encontró una nueva razón de ser en el mundo exterior, en el comercio, las finanzas y la industria. Lo que no significa que las ciudades adoptaran exclusivamente un modo de ser basado sólo en la mentalidad burguesa, tal como muestra el proteccionismo urbano a partir del siglo XIV, que las convirtió en instituciones cada vez más restrictivas, es decir, cada vez más feudales.

El aspecto de las relaciones campo-ciudad es uno de los debates historiográficos más vivos de los últimos años. Parece claro que el mundo urbano actúa como un señorío colectivo y, por tanto, está vinculado estructuralmente al sistema feudal. La ciudad se convierte en un centro de influencia y de dominación política, estimulando y polarizando el espacio rural, organizando el territorio. Y si esta actuación es constatable desde una óptica regional, al pensar en áreas geográficas superiores nos remitiremos a la interpretación de Wallerstein sobre el sistema económico mundial y sobre las relaciones entre centro, periferia y semiperiferia. Este modelo propone la explicación del funcionamiento del régimen feudal y la agricultura definidos tanto por problemas internos como por la incidencia del mercado internacional.

De todas formas, la visión ampliamente aceptada de economías dominantes norte-italianas y de las incipientes *economías-mundo* de los países norte-europeos que contrastan con las llamadas *periferias coloniales* del área mediterránea peninsular y meridional italiana, debe ser sometida a matización. Por tanto, sería más correcto hablar de interdependencia económica, de formas distintas de integración en la Europa tardomedieval, que no de dualismo con dependencia económica, o de división del trabajo más que de *periferización* unilateral (P. Iradiel). Sea como sea, resulta evidente la imposibilidad de oposición economía rural/economía urbana. Debemos señalar, en cambio, la coexistencia de economías agrarias y economías precapitalistas centro del mismo sistema.

Melis rechazó también la tesis bien conocida y profundamente admitida de W. Sombart sobre el carácter artesanal, no capitalista, de la economía medieval. Demostró cómo se afirma en el siglo XV una política capitalista, dictada por los grandes mercaderes, quienes establecieron los fletes preferenciales para mejorar los productos pesados necesarios a algunas industrias o para el abastecimiento de las grandes ciudades. La intervención del gran mercader, quien cada vez más alquila una parte importante de una nave o un buque entero, provoca una transformación radical: la discriminación de la tarifa de los transportes según la calidad de las mercancías. Desde el principio del cuatrocientos, en las grandes rutas del mar, los precios de los transportes tienen en cuenta las exigencias del mercado y de la economía *capitalista*. Esta jerarquía de los fletes hará del navío el modo de transpor-

Venta de grano en un puerto mediterráneo durante la Edad Media (retablo de San Nicolás de Bari. 1406. obra de Jaume Cabrera)



te ideal para los productos pesados, *industriales.* Desde finales del siglo XIV podemos hablar de una revolución de los transportes desde un punto de vista económico, convirtiéndose el tráfico en un comercio de masas, y permitiendo la circulación de todos los bienes en cualquier dirección.

Nada más complejo que el intento de una periodización del comercio medieval, y todavía más arduo su planteamiento con los baremos con que contamos. Si bien es cierto que en el principio se comprueba un estancamiento (siglos X-XI), los siglos siguientes (XII-XIII) han sido llamados *la edad de oro del gran tráfico*

internacional. La colonización de las llanuras de Europa oriental y de las áreas costeras del Báltico, así como las cruzadas en el Mediterráneo señalan la vitalidad coyuntural. A la par, ampliaron notablemente las posibilidades comerciales, favorecidas por el aumento de la población y de la producción. En la segunda mitad del doscientos se produce asimismo una ruptura respecto al período anterior. Es entonces cuando las condiciones del proceso de circulación convirtieron las mercancías en valor de cambio, ya no de uso, potenciando el desarrollo del comercio y de la burguesía urbana. Hacia 1330-1340 esta tendencia sufrió una total inversión. La superpoblación, las pérdidas en las cosechas, las gravosas medidas fiscales, las perturbaciones monetarias consecuencia de los conflictos bélicos, y por último la epidemia, provocaron una fuerte contracción económica.

Pero lo que resulta extremadamente problemático es fijar con exactitud los factores y los momentos que reflejan la reconstrucción económica en el terreno comercial y urbano. Es decir, se hace difícil establecer puntualmente la superación de las coyunturas desfavorables —disminución de la población, guerras y carestías-epidemias—, más aún cuando la recuperación no es igual en todas las zonas y las dificultades continúan siempre presentes. En el período definido e intitulado por la crisis asistimos al nacimiento de las grandes economías de escala. Los progresos realizados en el siglo precedente en las técnicas comerciales y financieras, y en la concentración de capital, se difundieron ampliamente. Se modifican asimismo los itinerarios comerciales, el volumen de los tráficos y la naturaleza de la producción industrial. Esta organización más compleja debilita las ferias de Champaña que, ya entonces, sufrían la competencia de un enlace marítimo directo entre Italia y Brujas. La Hansa germánica alcanza su cima, mientras que en Inglaterra se comienza a tejer la lana, iniciando así su primera revolución industrial.

Resulta casi una paradoja comprobar el doble movimiento de dificultades y vitalidad de las economías urbanas. Sin embargo, una vez superadas las catástrofes demográficas y monetarias del trescientos, se prepara el camino hacia un nuevo equilibrio. Principalmente, la industria tomó un nuevo rumbo. La del hierro, para las máquinas y para las naves, y la textil: el mercado de telas era, en cierto modo, el símbolo de una nueva economía. Los tejidos de seda se afirmaron progresivamente como un lujo imprescindible. La industria textil dejó de ser la industria de unos centros urbanos privilegiados; puso en juego las relaciones e intereses de todos los países y contribuyó al desarrollo del comercio internacional a gran escala, organizado en función de la industria.

Gran comercio de trigos, de vinos, de lanas y de algodón, de paños y tejidos, estos intercambios diferían esencialmente de los de las épocas anteriores, que se limitaban a los productos de gran valor, transportados en pequeñas cantidades. En la segunda mitad del siglo XV, Europa recuperó el vigor económico y el nivel de vida. Tal vez sería más adecuado hablar de cambio o aceleración del ritmo de crecimiento económico que de *crisis del sistema* cuando nos referimos a las economías urbanas bajomedievales.

La evolución de la mentalidad mercantil

Aunque existía un abismo entre el comercio a gran escala internacional y el comercio al detalle, muchos mercaderes y compañías comerciales combinaban ambos tipos de comercio. La casa madre era con frecuencia una pequeña tienda con un almacén en uno de los lados, muy parecida a un bazar, puesto que los mercaderes, aun los más especializados en un artículo determinado, comerciaban con toda clase de productos. En un principio el mercader era esencialmente itinerante, un viajero que marchaba por todos los caminos conocidos con su género. Estos hombres de negocios se trasladaban por tierra y por mar: así los mercaderes de telas flamencos que en las épocas álgidas se desplazan hasta Génova, como sus colegas italianos que subían a las ferias del norte de Europa. Igual ocurría entre los comerciantes de vino gascones y los mercaderes ingleses. Se trataba entonces sólo de figuras anónimas.

Este tipo de comercio se realizaba con la ayuda de elementales formas de organización. Los grandes navíos navegaban juntos, formando convoyes que a veces transportaban gran número de comerciantes. Pero los barcos pequeños a veces sólo llevaban uno de ellos. Eran verdaderos aventureros, a la vez mercaderes y fletadores de barcos. Contrataban el navío y la carga para un azaroso viaje cuyas etapas, itinerario fundamental y destino final se fijaban a medida de los acontecimientos, alterándose en cualquier puerto extranjero por la sola posibilidad de negocio inmediato. Antes del siglo XIV muy pocas ciudades mediterráneas podían proclamarse centros

comerciales y financieros de categoría internacional. Al contrario, las ferias centralizaban los intercambios. Puntos de reunión por excelencia del comercio itinerante y todavía estacional fueron, sobre todo, las seis ferias de las cuatro ciudades de Champaña (Lagny, Bar, Provins y Troyes). La decadencia de las ferias pone de relieve la relativa decadencia de los viajes comerciales a favor de lo que se ha denominado *comercio sedentario*.

Las formas tradicionales del comercio a larga distancia en los siglos XII y XIII fueron la *comanda* y la *societas*. La comanda era un tipo de asociación mercantil entre un socio comandante que aportaba mercancías o un capital a un socio comanditario para que invirtiese en una empresa mercantil en el extranjero. Esta asociación entre capital y trabajo presuponía el riesgo capitalista del donante y la independencia económica del gestor que recibía por su trabajo una parte de los beneficios, normalmente el cuarto —*comanda ad quartum lucri*— de la venta de los productos. Pero el contrato de comanda se transformó con frecuencia en una asociación más estable, la compañía, asociación de larga duración —tres o cuatro años—. Comprendía todos los bienes aportados para un negocio artesanal o comercial permanente, con responsabilidad total de los socios y división de los beneficios a partes proporcionales. Como asociación permanente se acoplaba mejor a la actividad artesanal del modesto operador económico o al comercio que exigía la diferenciación entre socio estante y socio residente en plazas lejanas.

La transformación del comercio itinerante en sedentario viene como consecuencia de una evolución natural. Los mercaderes aventureros enriquecidos tendían a abandonar la gestión directa de la actividad comercial y a delegarla a otros —procuradores, agentes, apoderados, secretarios e incluso a los mismos capitanes de barco—. Estos se encargaban de transportar, acompañar, vigilar y negociar los artículos objeto de comercio y los beneficios que proporcionaban. Las estructuras comerciales o industriales se basaron en una multiplicidad de empresas de pequeños capitales y dimensiones reducidas a nivel familiar. Son unidades que mantienen siempre la iniciativa técnica y de gestión, con independencia en la posesión de capitales y en la libre disposición del producto acabado. Multiplicadas en todos los sectores de la vida económica, estas sociedades y compañías son también asociaciones breves, de ámbito reducido a un círculo de parientes y amigos que aporta un capital moderado en régimen comanditario y para fines concretos y de corta duración.

En la misma época, los comerciantes ingleses contrataban, cada vez con mayor frecuencia, representantes en el extranjero, como los mercaderes hanseáticos e italianos. Pero el progreso más importante a este respecto fue el establecimiento de sucursales permanentes, en todos los centros comerciales importantes, de las grandes compañías comerciales y bancarias italianas.

En las ciudades toscanas se desarrollaron las grandes compañías mercantiles, poderosas y complejas, capaces de extender su actividad por toda Europa y Oriente. Mientras Génova se caracterizaba por un individualismo irreductible de sus mercaderes, Venecia dispersaba sus actividades en un amplio abanico de negocios y Siena aparecía dominada desde el siglo XIII por grandes casas bancarias —Tolomei, la Gran Tabla de Orlando Bonsignori—. En Luca se desarrollaron grandes empresas especializadas en el trabajo y venta de tejidos de seda —Rapondi, Spifone—. Pero Florencia tuvo la primacía indiscutible, con sus tres generaciones de grandes compañías. En primer lugar, los Spini, Cerchi, Frescobaldi, orientados de modo especial hacia Occidente, hasta las quiebras de 1302-1326. Mucho más poderosas, verdaderas agrupaciones de sociedades extendían su tráfico hasta Oriente: los Barci, Acciaiuoli, Peruzzi. Finalmente, la última generación de los Guardi, los Médici y los Strozzi.

Hacia el capitalismo moderno

Alguna de estas firmas, como las de los Médici o las de Francesco di Marco Datini de Prato, eran agrupaciones de asociaciones casi independientes en las que la familia dominante conservaba la parte más importante. Esta forma de asociación evitaba hasta cierto punto los riesgos que habían determinado el hundimiento de las centralizadas compañías florentinas del siglo XIV. Estas compañías se caracterizaban por una gran estabilidad; por su carácter familiar (garantía de la solidaridad entre sus miembros); por su estructura capitalista, ya que los beneficios se repartían exactamente a prorrata entre sus miembros, y por la extraordinaria diversidad en los negocios. Así, en la segunda mitad del siglo XIV, se asiste a una modificación estructural de la organización empresarial, junto con el uso de nuevas técnicas más complicadas en los métodos de asociación, de

representación y de comunicación, en los seguros, métodos de pago, cambios y créditos, la contabilidad y los métodos bancarios.

La dirección del comercio a distancia y la existencia de un verdadero mercado internacional presuponen el desarrollo de la correspondencia comercial y la existencia de una red de información. Una vez más, también en este terreno nos proporciona Italia el modelo, con sus cartas privadas —*lettere private*—, cartas de compañías —*lettere di compagnia*— y sus correos, por ejemplo la *Scarsella* de las compañías florentinas, en la segunda mitad del trescientos. Por todas partes, de modo más o menos amplio, las cartas sustituyeron a los contactos directos y a los acuerdos notariales. Este tardío triunfo de la correspondencia privada sobre los instrumentos públicos fue debido, entre otros medios, al uso de las letras de cambio, las cuales aportaron una nueva solución a los irritantes problemas determinados por las transferencias de moneda, y a los métodos de pago, cambio y crédito. A este nivel, la naturaleza precapitalista del comercio de gran envergadura y de las finanzas internacionales se hizo claramente evidente en los últimos siglos medievales. La cantidad de capital invertido en el comercio y la banca era proporcional a la magnitud del movimiento comercial. En 1310, el capital —*corpo*— de los Peruzzi era de 149.000 libras *affiorino*. En 1451 el capital de la banca de los Médici era de cerca de 88.300 florines. En 1318, el capital de los Bardi era de 875.638 florines, lo que significaba un valor de cerca de 130.000 libras en una época en que la renta de la corona inglesa era únicamente de 30.000 libras.

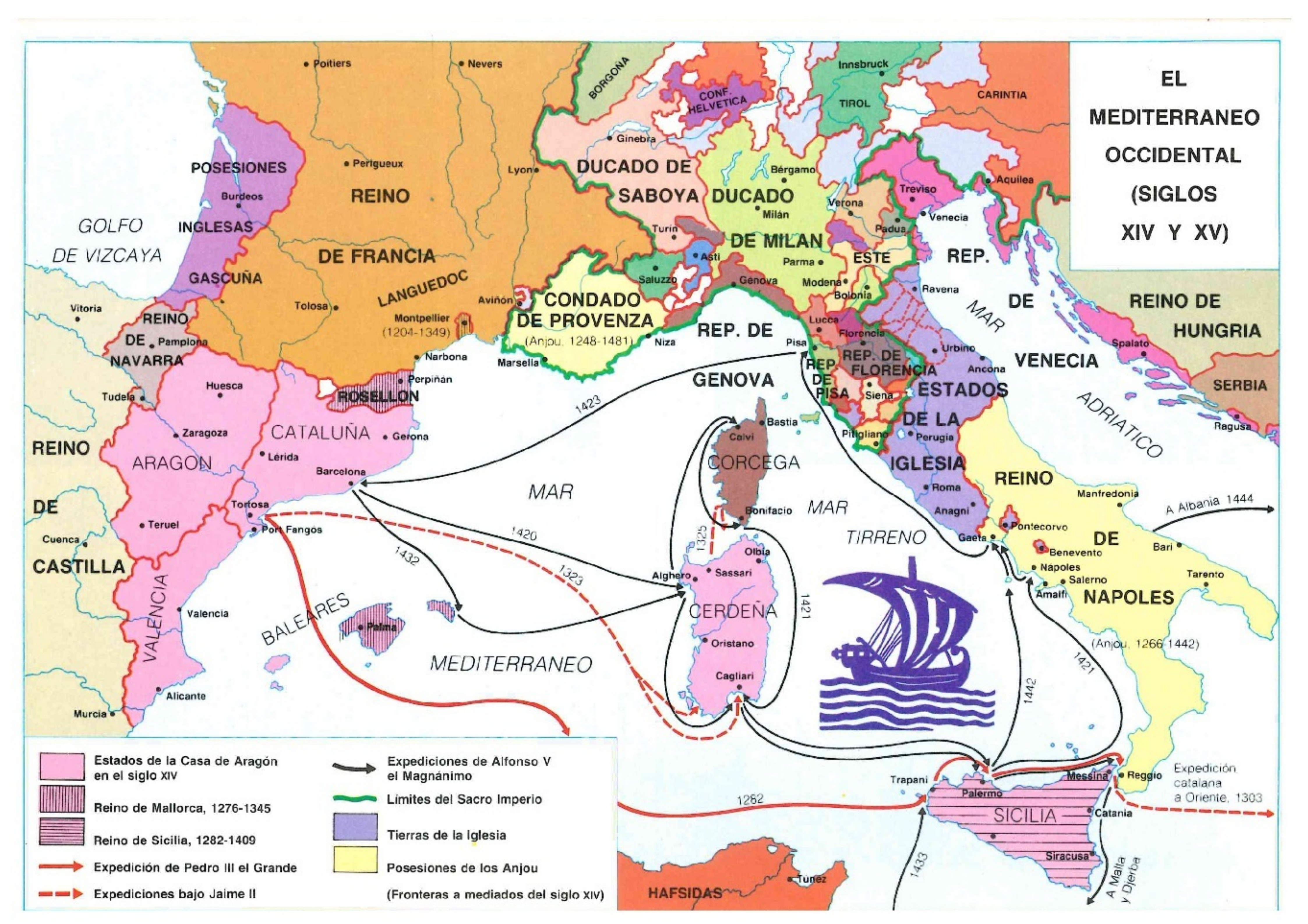
En el siglo XV, todas estas asociaciones mercantiles evolucionaron en un sentido netamente capitalista, donde se pierde el carácter familiar, se concede un lugar más amplio al hombre adinerado, se logra mayor estabilidad, se emplea sistemáticamente a asalariados y corresponsales y se concede mayor primacía a la división del capital. Las sociedades genovesas de partes múltiples se dedicaban con frecuencia a la explotación de un monopolio: gabelas en Génova, transporte de sal a través de los Apeninos, alumbre de Oriente, coral del reino de Túnez, mercurio de Castilla, corcho de Portugal, frutas y azúcar del reino de Granada. Se trataba, por tanto, de sociedades muy especializadas; por esta razón, cada socio colocaba su capital en cierto número de negocios individuales o colectivos. Son de notar dos rasgos específicos: por una parte, no están en modo alguno dominados por una sola familia. El nombre social indicaba sólo la naturaleza de las operaciones —Compañía del alumbre, Compañía del coral—, es decir, eran sociedades anónimas. Por otra parte, el capital estaba repartido casi siempre en 24 partes iguales —los quilates—. Cada quilate podía dividirse, a su vez, indefinidamente y podía venderse en cualquier momento sin formalidad alguna. De esta forma, las inversiones se multiplicaban y flexibilizaban notablemente.

El hombre de negocios del cuatrocientos, alemán o italiano, era ya un capitalista en el sentido moderno de la palabra. Es evidente que la práctica regular del seguro marítimo supone la existencia de una clase social de *capitalistas,* mercaderes, financieros, banqueros rendidos a las diversas formas del tráfico de dinero, así como al gusto por el riesgo y la especulación. Estos se encuentran, desde el final de la Edad Media, sobre todo en los grandes puertos mediterráneos, italianos preferentemente, más que en las ciudades del interior. Quedaban al margen de toda especialización y se interesaban por todos los negocios de la ciudad: banca, comercio e industria.

Un ejemplo claro se encuentra en el *sistema de empresas* toscano, con su integración vertical de acción mercantil, actividad industrial y práctica financiera. El que evolucionó sobre todo fue el tipo de gran mercader, exponente de una nueva mentalidad y forma de llevar los negocios por el dinero. El papel de las finanzas se hizo fundamental y el tráfico de numerario se desarrolló aparte de las demás actividades económicas. Los mercaderes se esforzaron sin cesar en maximizar sus beneficios y los negocios se ampliaron sin preocuparse por fijar límites para acabar con la competencia económica. El negociante o banquero del siglo XV, no obstante, se aleja paulatinamente del mundo de la empresa y del comercio para dedicarse a la manipulación del dinero. Colocaba su capital un poco en todas partes —préstamos de todas clases, seguros marítimos, títulos de deuda pública, partes de las naves, participación en sociedades—; no siempre intervenía en la administración de los negocios, sino que esperaba al reparto de los beneficios.

Las esferas económicas: el mundo mediterráneo

Hasta mediados del siglo XV, el Mediterráneo fue la más activa de las encrucijadas mercantiles de Occidente. En Italia comprobamos el comercio con Oriente, basado en el tráfico


EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL (SIGLOS XIV Y XV)
GOLFO DE VIZCAYA
POSESIONES INGLESAS
GASCUÑA
REINO DE FRANCIA
LANGUEDOC
Montpellier (1204-1349)
REINO DE NAVARRA
REINO DE CASTILLA
ARAGON
CATALUÑA
VALENCIA
ROSELLON
BALEARES
Palma
BORGOÑA
CONF. HELVETICA
DUCADO DE SABOYA
DUCADO DE MILAN
CONDADO DE PROVENZA (Anjou, 1248-1481)
REP. DE GENOVA
ESTE
REP. DE FLORENCIA
REP. DE PISA
ESTADOS DE LA IGLESIA
REP. DE VENECIA
REINO DE HUNGRIA
SERBIA
CARINTIA
TIROL
REINO DE NAPOLES (Anjou, 1266-1442)
CORCEGA
CERDEÑA
SICILIA
HAFSIDAS
MAR MEDITERRANEO
MAR TIRRENO
MAR ADRIATICO
Poitiers
Nevers
Perigueux
Lyon
Burdeos
Tolosa
Aviñón
Narbona
Perpiñán
Marsella
Niza
Ginebra
Turín
Asti
Saluzzo
Génova
Bérgamo
Milán
Parma
Modena
Bolonia
Verona
Padua
Treviso
Venecia
Aquilea
Innsbruck
Ravena
Lucca
Florencia
Pisa
Siena
Pitigliano
Urbino
Ancona
Perugia
Roma
Anagni
Gaeta
Pontecorvo
Benevento
Napoles
Salerno
Amalfi
Manfredonia
Bari
Tarento
Reggio
Spalato
Ragusa
Bastia
Calvi
Bonifacio
Olbia
Sassari
Alghero
Oristano
Cagliari
Trapani
Palermo
Messina
Catania
Siracusa
Tunez
Vitoria
Pamplona
Tudela
Huesca
Zaragoza
Lérida
Barcelona
Gerona
Tortosa
Port Fangos
Teruel
Cuenca
Valencia
Alicante
Murcia
1423
1420
1432
1323
1325
1421
1442
1282
1433
A Albania 1444
A Malta y Djerba
Expedición catalana a Oriente, 1303
Estados de la Casa de Aragón en el siglo XIV
Reino de Mallorca, 1276-1345
Reino de Sicilia, 1282-1409
Expedición de Pedro III el Grande
Expediciones bajo Jaime II
Expediciones de Alfonso V el Magnánimo
Límites del Sacro Imperio
Tierras de la Iglesia
Posesiones de los Anjou
(Fronteras a mediados del siglo XIV)

de especias, productos de Levante, de las Indias orientales y de la China. La mayor parte de estas mercancías provenían del más lejano Oriente, de India, Ceilán y Java, *la más grande y más rica isla del mundo*, según Marco Polo. De las Molucas, la gran área de las especias para sazonar alimentos. Y de China, cuyo puerto de Cantón era el centro distribuidor de la pimienta, la seda cruda, el jaspe y la porcelana. Pero no existía una única ruta comercial con Oriente.

Los genoveses gozaban de amplias ventajas en Constantinopla y las costas del mar Egeo desde el siglo XII. Las naves de Génova cargaban el trigo de las llanuras, la sal de las zonas lacustres, la madera y especialmente las pieles caras de Rusia, la pesca salada y el caviar de las grandes pesquerías del mar de Azov, así como los esclavos que los tártaros llevaban a vender a los mercados italianos. El mar Negro —Caffa, La Tana— se convirtió, entonces, en la etapa principal del gran comercio con Asia, hasta donde llegaban las rutas de Persia, la ruta mogola, la ruta de la India y de la China.

La ruta mogola comenzaba en La Tana, en el norte del mar de Azov, penetraba a través del Turquestán hasta el corazón de los desiertos y estepas del Asia central y acababa en Quinsai y Khambalik (Pekín), la capital del gran Jan. Las principales estaciones de este viaje eran Sarai, Astrakán, Ourgendj, Otrar y Almaligh. Una ruta más meridional fue la que utilizó Marco Polo, que comenzaba en Trebisonda, o Lazzaio, en el golfo de Alejandría, siguiendo por Tabriz y Astrabad, con posibles variantes hacia Ormuz y el golfo Pérsico, y alcanzaba Bokhara, Samarcanda, Kokand y el paso de Kashgar. El mar de Azov y el mar Negro, rodeados por colonias venecianas y genovesas, constituían no sólo el punto de partida y de término para el tráfico asiático, sino que, además, recibían los productos que procedían de los grandes ríos que descendían hasta allí desde las profundidades de Ucrania, Rusia y los países del Danubio. Mercancías que pasaban a unirse a las que eran llevadas por el Bósforo, especialmente las sedas y especias procedentes de la India y del Catay.

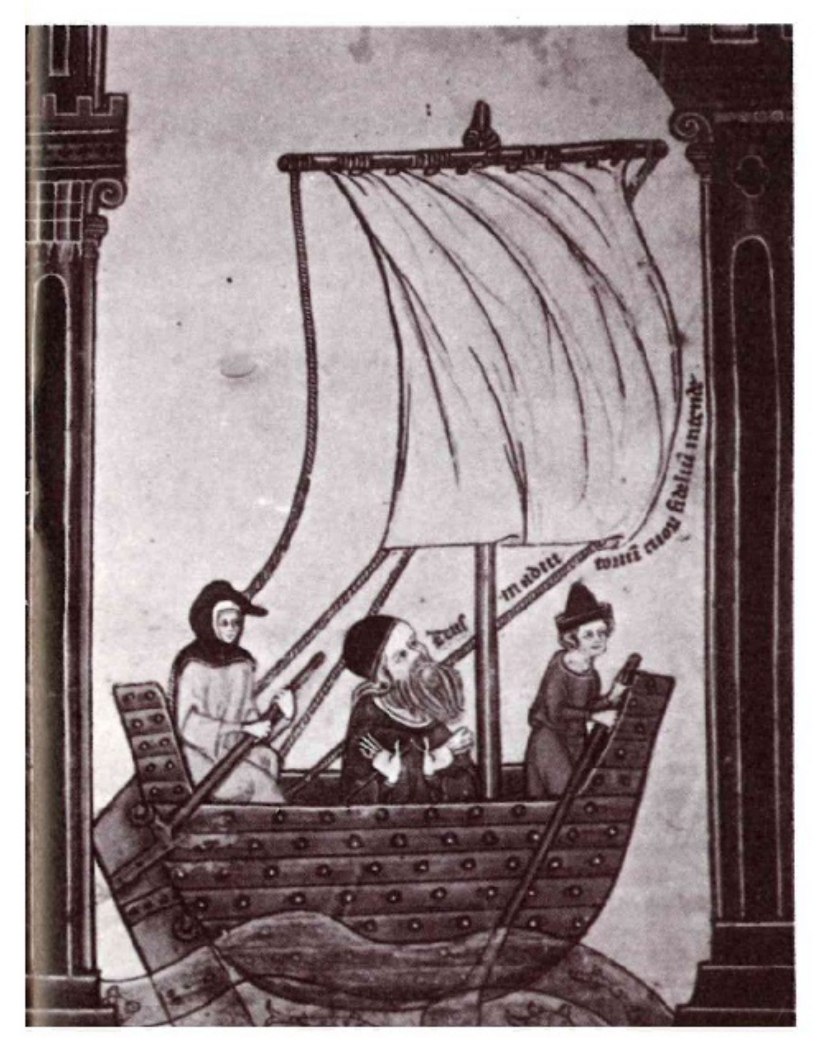
Los genoveses habían equipado también una flotilla comercial en el mar Caspio. Ahí llegaba la ruta de la seda, la que propició el auge de las sederías en Toscana, Venecia y Génova. Pero el hundimiento del imperio mogol, la derrota de los cruzados en Nicópolis, las devastadoras razzias de Tamerlán contra La Tana y los saqueos de Focea, Damasco y Beirut supusieron una verdadera catástrofe para el comercio oriental de los italianos a finales del trescientos. Sin embargo, y una vez superada esta crisis, el tráfico italiano se orientó hacia nuevos derroteros y presentó distintas características. Hubo que recurrir asiduamente al intermediario musulmán y a los puertos de Siria y Egipto. Los mercaderes continuaron enviando convoyes a Rumania hasta 1453, pero ya no compraban especiería, sino productos del país: cera, frutas, pescado, a veces trigo y sal y, muy ocasionalmente, seda.

El comercio de Venecia con Oriente se realizaba mediante los dos convoyes del sur: el de Beirut y el de Alejandría, además de las *mude*, cargadas de algodón de Levante. Este tráfico veneciano fue siempre muy especializado. Se limitaba a la zona meridional y se dedicaba a los productos caros: pimienta, jengibre, canela, nuez moscada, todos los condimentos, medicinas y aromas. Venecia acabó por imponer una especie de monopolio de la pimienta. Florencia practicaba con menor éxito un comercio muy parecido. En cambio, el de Génova era distinto por completo. Su zona de influencia estaba al norte del mar Egeo y en el mar Negro, incluso después de la caída de Constantinopla. Se sostuvieron principalmente en la isla de Quíos, encrucijada esencial, almacén y centro de inmenso tráfico. Sus productos predominantes eran: alumbre, colorantes, madera y derivados, trigo, frutas, algodón y seda. De este modo, el siglo XV vio cómo se operaba una especie de reparto económico y comercial del Mediterráneo oriental.

El final de la Edad Media se caracterizó por la búsqueda de otros mercados en el Mediterráneo Occidental, por una verdadera promoción del Tirreno en el mapa económico de Europa. En la segunda mitad del siglo XIV, el comercio internacional en el Mediterráneo se desarrollaba siguiendo las tendencias del período anterior. Según F. Melis, el Mediterráneo empezaba a fragmentarse en dos áreas con actividades dominantes polarizadas en dos tipos de productos: el *área de las especias*, la cuenca oriental, de actividades especulativas y productos caros, donde la presencia italiana y barcelonesa es dominante y casi exclusiva; y la cuenca occidental, el *área de la lana*, donde prevalecía el comercio de ésta y otras materias primas relacionadas con la alimentación y la industria textil. A pesar de su superioridad, los italianos tenían formidables rivales en el Mediterráneo occidental: la competencia provenía de los puertos del Languedoc y Provenza, de Montpellier y Marsella, que se



Embarcaciones y marinos de los siglos XIII-XIV. *Arriba, en una capitular de la Biblia de Vic; abajo, en el* Liber Natalis pueri parvuli Christi Iesu. *1311*



había revigorizado en el siglo XV gracias a las empresas de Jacques Coeur; y, sobre todo y muy especialmente, de los catalanes.

Estos habían construido un vasto imperio territorial y comercial cuya cabeza era Barcelona y que alcanzó su máximo esplendor entre 1282 y 1348. Pero ésta, a su vez, sufría la rivalidad de los marinos y mercaderes del reino independiente de Mallorca (1276-1343), cuyo puerto se convirtió en frecuente punto de parada de las rutas marítimas internacionales. Barcelona quedó paulatinamente relegada a una esquina muerta del Mediterráneo, al hallarse entorpecido su desarrollo por desórdenes monetarios y cargas fiscales y financieras excesivas, y en 1348 comenzó su *período de dificultades*.

Hasta finales del siglo XIV, el viejo esquema del comercio meridional europeo, basado en la integración de productos orientales y tejidos occidentales constituía todavía la base del comercio catalán, aunque Barcelona va a perder posiciones en los años críticos, compensada en parte por el comercio de materias primas esenciales para la industria interior (algodón, seda, productos colorantes, lana). En la cuenca occidental, la vigorosa aparición de Valencia o Mallorca e incluso de la Castilla meridional o Portugal descentralizará los puntos de actividad. Modificará también la estructura del comercio basado preferentemente en la combinación de materias primas y productos alimentarios por manufacturas de lujo de la industria italiana o noreuropea.

Cataluña continuaba manteniendo su posición de gran intermediaria entre Occidente y el Próximo Oriente. Especias, algodón, esclavos, azúcar y alumbre alimentaban la corriente más importante del comercio internacional de Barcelona. La vitalidad del *alfondec* y del consulado de Alejandría representaban la superación del retraso respecto de los italianos y la supremacía catalana mantenida hasta finales de siglo, momento en que es sustituida por la ruta Rodas-Chipre-Beirut-Damasco. Siria centró la atención del comercio barcelonés, al que se unen ahora los viajes de dos y tres galeras anuales preparadas por Valencia, hasta 1420. En los viajes, Barcelona, y más tarde Valencia, organizaba los transportes como la *muda* veneciana, viajes agrupados para mayor seguridad con tres, cuatro o cinco galeras. Las restricciones del comercio con Levante y las aperturas atlánticas beneficiarán más, a principios del siglo XV, a Mallorca y Valencia que a la propia Barcelona.

Melis ha hablado de *un reparto de funcio-*

nes: Barcelona deviene plaza dirigente (preferentemente financiera y asegurativa) mientras que Valencia y Mallorca serán plazas operativas de irradiaciones más complejas y más vistosas. Durante la segunda mitad del siglo XIV y todo el XV, las Baleares (Mallorca, Menorca y la *isla de la sal,* Ibiza) desempeñaron la función de encrucijada del sistema de comunicaciones mediterráneas. Por supuesto, continuaron siendo punto estratégico fundamental en la *ruta de las islas* que conectaba Barcelona con el Norte de Africa o Barcelona con Cerdeña-Sicilia y Oriente. La novedad balear fue convertirse además en etapa obligada de los viajes genoveses, y en menor medida venecianos, desde Italia hacia el Atlántico y mar del Norte. Desde mediados del trescientos, los cargamentos genoveses y venecianos provenientes de Beirut o Alejandría dejan de recalar en Italia y van directamente a Brujas, Londres o Southampton pasando por Mallorca.

El auge de Valencia

En las últimas décadas del siglo XIV, Valencia va a encontrar el impulso de su potente desarrollo en dos circunstancias particularmente favorables. En primer lugar, por la reordenación de los circuitos comerciales a consecuencia de la apertura del Estrecho. En segundo lugar, por la beneficiosa interrelación mercantil de la capital y el extraordinario despegue de las regiones agrícolas del interior. Las naves que conectaban los dos grandes mares frecuentaban cada vez más intensamente los puertos de Peñíscola, Valencia, Denia, Jávea y Alicante. Eran naves provenientes de Levante, de Italia, de Provenza, de Berbería y del mar del Norte, que ofrecían productos variadísimos —en general productos de poco coste y gran volumen, en abundante circulación desde finales del siglo XIV—, que estimulaban el consumo, y por tanto la demanda, con derivaciones claras hacia el interior. Al mismo tiempo, absorbían los bienes locales, solicitando cantidades siempre mayores y estimulando la producción interior de productos agrarios y materias primas.

El circuito valenciano era original por varias razones. Por primera vez, los barcos que navegaban esta ruta encontraban en las escalas ibéricas de Valencia hasta Sevilla productos particularmente interesantes y novedosos: la caña de azúcar, el hilo de seda, la uva pasa, el arroz de la región de Valencia, la grana y el azafrán que eran alternativos del comercio con Levante. Los italianos hallaban, a mitad de camino en los viajes al mar del Norte los productos de exportación atlántica y de importación para las manufacturas propias. Resultaba también importante el poder hacerse con estas mercancías en esta área, sin intermediaciones bizantinas, provenzales o catalanas.

Pero la vivacidad de los puertos entre Valencia y Lisboa no residía sólo en el movimiento de embarcaciones y de productos. Más importante fue el movimiento de personas, de iniciativas y de medios técnicos y económicos, italianos en su mayoría. Muy pronto plaza bancaria y financiera, sede de empresas mercantiles y de seguros, Valencia alimentaba sucursales importantes y fijas en Alicante, Murcia e incluso Cartagena, de las que, a su vez, dependían agentes distribuidos en localidades menores, compañías locales y factores internacionales, permanentes o móviles, en combinaciones múltiples: catalanes y aragoneses, castellanos y, sobre todo, italianos (genoveses, florentinos, lombardos), sin olvidar las compañías alemanas, los mercaderes portugueses, los banqueros flamencos o los transportistas vizcaínos y sevillanos.

El mundo atlántico

El rasgo esencial de esta economía mediterránea era realmente la primacía de las ciudades. Grandes urbes especializadas cada vez más, imponiendo a las campiñas sus exigencias y necesidades. Así se explica el considerable auge, al finalizar la Edad Media, del comercio de abastecimiento a través del mar interior: tráfico intenso, estrechamente regulado en lo referente al trigo y a la sal. Estos intercambios, más importantes que los relativos a los productos exóticos, constituyeron el mayor volumen de las transacciones marítimas del Mediterráneo occidental. Desde el siglo XV, con regularidad, los trigos de Flandes o del norte de Alemania, cargados en Brujas o en Middelburgo, emprendieron la conquista de estos mercados meridionales. A la demanda del pan y la sal se añadieron, más discretamente, la de los vinos y frutas, aceite y pescado.

En el norte de Europa, el comercio se caracterizó por el triunfo de la Hansa alemana. En los países germánicos, las *hansas* o las *gildas* fue-

Los hermanos Polo son despedidos en Constantinopla en su viaje hacia Oriente (miniatura del Libro de las Maravillas, *Biblioteca Nacional, París)*



ron originariamente asociaciones de mercaderes, cofradías religiosas, sociedades de auxilios mutuos y de defensa. Las hansas no tardaron en agruparse en asociaciones mucho más poderosas. Así, vemos que, en el siglo XIII, la *Hansa Londoniensis,* en Londres, formada por mercaderes de 14 ciudades flamencas, ejercía un verdadero monopolio del tráfico de la lana. A su vez, la Hansa de las 17 ciudades, en las ferias de Champaña, formada por ciudades flamencas, francesas y lorenesas, monopolizó buena parte del comercio de paños. Los alemanes constituyeron asociaciones de esta clase en la isla de Gotland, gran centro del comercio escandinavo, y luego, especialmente, en Londres, donde la *Kölner Hanse* agrupaba gentes de Colonia, de Tiel, Dortmund y Münster.

Para afirmar su seguridad y privilegios, estas agrupaciones gremiales recurrieron a sus ciudades de origen. Los miembros influyentes de las diversas hansas pertenecían, efectivamente, a las ricas familias de las ciudades alemanas. Se observaba cada vez más que eran las ciudades, y no ya sólo los mercaderes y sus asociaciones, las que intervenían en el extranjero y concluían alianzas políticas, que fueron el origen de la *Deutsche Hanse,* la cual se impuso hacia mediados del siglo XIV.

La Hansa no era un Estado, ni tan siquiera una confederación política. Era, ante todo, una liga de mercaderes que disponía, aunque de un modo temporal e inestable, de la fuerza militar de las ciudades. Reunía a todas las urbes mercantiles del norte de Alemania y de Renania. Dividida en cuatro zonas: Westfalia (Colonia), Sajonia (Brunswick), Wende (Lübeck) y Prusia (Dantzig), en realidad se encontraba dirigida por Hamburgo y Lübeck, cabezas de la liga, que dominaban todas las comunicaciones vitales entre el mar del Norte y el mar Báltico. Este tráfico entre los dos mares se efectuaba, primero, mediante portazgo y luego, desde Stralsund, por los estrechos daneses. El tráfico hanseático quedó organizado según un esquema relativamente sencillo: productos de Inglaterra o de Flandes, textiles o especiería contra productos primarios del Báltico. Por Londres, Hull y Boston, los alemanes exportaban las lanas de Inglaterra. No obstante, en Brujas se efectuaba lo esencial de su comercio: en el trescientos, los paños de Flandes eran en toda Europa la mejor moneda para las transacciones lejanas, junto con las mercancías del Sur y las especies de las Indias que traían los italianos.

En cambio, en el Este se desenvolvía un comercio colonial que se interesaba sólo por los productos en bruto y promovía una economía de recolección, que dependía de la expansión alemana por los países bálticos y eslavos. Con la Hansa actuó aquí, como competidora o aliada, la Orden teutónica, almacenadora de ámbar, pieles y cera. Los cereales alemanes del este del Elba y Polonia se exportaban a Flandes, un país urbano donde a menudo escaseaba el pan, y también a Inglaterra y, más tarde, a Burdeos. Finalmente se hallaba la madera exportada por Dantzig: madera para la construcción, mástiles de naves, muebles y cofres, pez y brea, así como las cenizas necesarias para el tinte de paños. Los hanseáticos sacaban de Escandinavia el hierro de Suecia, maderas y pieles y, sobre todo, pescado. Este era realmente su tráfico más importante y más original. Las famosas ferias de Escania, ferias de pescadería, se celebraban regularmente cada año, desde mediados de agosto a principios de octubre, en el sur de la península y en la Falster. Los hanseáticos ejercían aquí una primacía indiscutible. A cambio de arenques salados aportaban paños flamencos, objetos manufacturados y, principalmente, víveres para los pescadores, madera para las barcas o los toneles o sal de Luneburgo y del Atlántico, ejerciendo un verdadero monopolio.

Inglaterra entra en escena

Los espacios de penetración castellana en el Norte variaban según las zonas. Desde Bayona hasta Brujas y Londres, las potencialidades de las riberas francesas, inglesas y flamencas eran dispares y de distinto futuro. Los intercambios con Inglaterra, intensos hasta la segunda mitad del siglo XIV, se vieron muy afectados por el conflicto franco-inglés y por la alianza franco-castellana a partir de 1368. Hasta ese momento, los navíos que frecuentaban los *Cinco Puertos* (confederación de los puertos de Dover, Sandwich, Rommey, Hythe y Hastings), y sobre todo Londres, Bristol, Plymouth y Southampton, son hanseáticos, flamencos, bretones, normandos y castellanos que aportan vino, sal, pieles y pastel a cambio de lana inglesa, mientras que la actividad marítima de Inglaterra se reduce a aisladas acciones de piratería. Más que por los efectos de la guerra de los Cien Años, el giro de las relaciones comerciales con Inglaterra se produjo hacia 1400 y estaba en relación inmediata con los inicios de la industria pañera en la isla y la concentración de hombres y riquezas en las ciudades del sur.

Desde finales del siglo XIV, este comercio

del Norte sufrió trastornos que alteraron la jerarquía de los grandes mercados y comprometieron la cohesión de la Hansa y sus monopolios. El factor decisivo fue, tal vez, la ruina de la industria textil de las ciudades flamencas. La gran industria textil de Flandes comenzó a declinar a causa de una combinación de problemas domésticos y de competencia inglesa. Inglaterra había iniciado su *primera revolución industrial* en el siglo XIII, gracias a un gran incremento del número de batanes. A mediados del siglo XV, sus exportaciones de telas habían aumentado prodigiosamente y sobrepasaban incluso las de la lana: 54.000 piezas de tela (el equivalente a 12.500 sacos de lana), contra 8.000 sacos de lana. Los paños flamencos fueron sustituidos en el mercado mundial por los de Inglaterra. El auge de la industria inglesa señaló la entrada de sus mercaderes y de sus naves en las grandes rutas del comercio internacional.

Aunque el tradicional comercio de las lanas se mantenía con cierto empuje, la base del gran tráfico inglés era, en este tiempo, la pañería, confiada a *Merchands adventurers,* que imponían su predominio a los *Staplers* de la lana. Estos *paños largos* de Inglaterra se introdujeron en todos los mercados junto con el estaño de Devon y Cornualles. El auge económico del país iba acompañado de un vivo sentimiento de xenofobia, principalmente en Londres, donde las tiendas de los alemanes e italianos fueron saqueadas. De ahí también los conflictos con la Hansa, celosa de su monopolio en el Báltico. En efecto, desde principios del siglo XV, los mercaderes ingleses frecuentaban los puertos del Este, llevando estaño, paños e incluso algunos productos de origen extranjero: sal de la bahía de Bourgneuf, vinos de Gascuña, higos y pasas de Portugal. Compraban la madera y construían sobre el terreno las embarcaciones, a las que llevaban sus cargamentos, mucho más pesados y amontonados a la vuelta que a la ida.

De aquí las carreras, capturas, bloqueos y represalias. La supresión de los privilegios de la Hansa germánica en Londres en 1447; la intercepción, por los ingleses, de la flota hanseática de la sal en 1449; la guerra, que se prolongó durante seis años y a la que se puso fin con la paz de Utrecht, en 1474, la cual permitió que los alemanes volvieran a Inglaterra, pero que acabó con su privilegiada situación en los mares del Norte. Del mismo modo, los holandeses acabaron con los privilegios hanseáticos en el Báltico. En los centros urbanos holandeses, particularmente en Delft y Leyden, la industria de los paños se desarrolló muy rápidamente en el siglo XV. Los holandeses acaparaban entonces buena parte de las lanas y los vellones en la ruta de Calais; formaban poderosas asociaciones de *Calisvairders* y organizaban en gran escala sus compras a crédito. Sus paños, que primero se vendían en las ferias de Brujas y Amberes y, cada vez más, en las de Delft y de Berg op Zoom, llegaban también a los mercados del Este: ferias de Leipzig, de Breslau, de Polonia y de Bohemia. El desarrollo no sólo alcanzó a la industria y a un cierto capitalismo urbano, sino también a la flota mercantil. Amsterdam y Rotterdam enviaban sus naves al Báltico, hasta Dantzig, así como a Noruega, donde sostenían una fuerte competencia con Lübeck. Así pues, la economía mercantil en el norte de Europa, al final de la Edad Media, se caracterizó por el desarrollo industrial y comercial de Holanda e Inglaterra. Estas nuevas economías se desenvolvían en detrimento de las actividades y de la cohesión del grupo hanseático. Así se perfiló una nueva geografía de los grandes itinerarios mercantiles.

Abierta hacia el Atlántico, Castilla encontró oportunidades de expansión en el dominio de los espacios comerciales comprendidos entre el Cantábrico y el mar del Norte. El área de Burgos y el litoral vasco-santanderino es el resultado de la combinación de potencialidades marítimas, transportistas de la costa y aporte de capitales y de economías internas de los mercaderes-exportadores de lana. Los primeros, agrupados desde 1296 en la *Hermandad de las Marismas,* que comprendería más tarde los principales puertos desde Fuenterrabía a Galicia. Los segundos, reunión de mercaderes de diversas villas castellanas bajo el liderazgo de Burgos, pero con intereses propios, y organizados desde 1443 en la *Universidad de Mercaderes.* Unos y otros multiplicaron sus posibilidades a consecuencia de la guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra y la reducción de las exportaciones laneras inglesas a Flandes. Otro factor contribuyó a potenciar la acción mercantil castellana en el área septentrional: la conversión de las simples actividades pesqueras y mercantiles de corto radio de los marinos vascos en una verdadera función de armadores y transportistas en los largos itinerarios del comercio internacional. La causa fue la reducción de los costes de trasporte, acentuada por la reestructuración de las tarifas, que permitió a finales del siglo XIV la circulación en masa de mercancías menos ricas y de gran peso. Una doble consecuencia: por una parte, los armadores vascos multipli-

caron la oferta y encontraron clientes italianos, catalanes, franceses y castellanos en todos los mares; por otra, la pugna por los fletes abrió un largo período de rivalidad entre Burgos y Bilbao.

En Francia, el comercio de Castilla es distinto según las áreas, incluso según las ciudades. En los puertos normandos de Ruán, Barfleur y Dieppe, las dificultades provienen de la anulación inglesa en 1415 de los privilegios concedidos por Carlos V en 1364. Cuando los castellanos intentan relanzar el tráfico, en la segunda mitad del cuatrocientos, la coyuntura no es favorable: devastaciones, inseguridad en el mar y problemas monetarios. Por tanto, no existió un verdadero progreso antes de 1475. Al contrario, el comercio marítimo con Bretaña gozó de mejores oportunidades y la situación era inversa. Hasta 1481, la expansión de los intercambios castellanos en la zona es innegable. Los marinos y mercaderes en Nantes, Saint-Malo, Brest y Morlaix penetraron en el interior hasta Rennes, contaron con apoyos y privilegios abundantes durante la segunda mitad del siglo XIV y alcanzaron su cima en los años 1460-1470.

Problemas y descompensaciones temporales se observan también en las costas de Gascuña, donde la participación de marinos vascos en el transporte del vino era temprana, desde mediados del siglo XIII. Este se mantuvo gracias a los acuerdos entre vascos y gascones y a la concesión de salvoconductos en una situación teórica de estado de guerra. En definitiva, poco para permitir el desarrollo comercial a gran escala que sólo variará a partir de 1470, cuando Burdeos se reanime con exportaciones masivas de vino y pastel tolosano.

En esta zona, Flandes representa el destino y el volumen fundamental del comercio de Castilla. Las relaciones comerciales, que datan al menos desde 1267, llegando a su punto álgido en el siglo XV. En el mercado de Brujas, la lana castellana reemplaza a la inglesa. Cuando, en 1428, Felipe el Bueno concede a los mercaderes castellanos el derecho de establecer un consulado en Brujas, éstos estaban ya en otros países y competían ventajosamente con los hanseáticos. Flotas de mercaderes castellanos y vascos partían todos los años, en primavera, transportando sobre todo lana, hierro de Vizcaya, pastel, cochinilla y alumbre para la tintura de paños, productos agrícolas del Mediterráneo, vino castellano o de Burdeos, pieles y pescado.

La hegemonía mercantil castellana en el norte se basaba tanto en el desarrollo de nuevas formas de crédito y técnicas bancarias aplicadas al comercio, derivadas de la influencia italiana, como en el monopolio de la producción y comercio de los productos básicos, la lana y el hierro, sólidamente apoyado por actas de navegación promercantilista dictadas por la Corona. Con la contrapartida de masivas importaciones de bienes manufacturados: paños flamencos, telas, lienzos, objetos de metal y tapices. Ello provocó una estrecha solidaridad económica enlazando los dos países.



El nexo de unión: la vía del Estrecho

Por lo que se refiere a los siglos XII al XIV, podría escribirse una verdadera geografía del comercio internacional entre el mar del Norte y el Mediterráneo. Las lujosas telas flamencas, reemplazadas más tarde por las de Brabante e Inglaterra, constituyen la contrapartida del



comercio de las especias y otros productos de lujo, para formar parte de la gran red de intercambios establecida entre los dos polos del comercio europeo: Italia y Flandes. La revolución principal de las rutas marítimas se operó desde finales del siglo XIII. Antes, los mercaderes italianos y los pañeros flamencos se daban cita en las ferias de Holanda, desde las cuales partía un tráfico muy intenso, basado fundamentalmente en productos de elevado precio: ricas telas de lana por un lado, y especiería y tejidos de seda, por otro. Los productos baratos, que se negociaban en las ferias, procedían de regiones vecinas y viajaban poco. Durante el último tercio del doscientos, los hombres de negocio ligures, a medida que se incrementan sus ventas de alumbre a Flandes y sus compras de lana a Inglaterra, empiezan a plantearse la conveniencia de alargar la vía marítima que acababa en Lisboa hasta las orillas del mar del Norte, ya que el navío se había revelado ya, para las grandes cargas, como un medio de transporte mucho más idóneo y menos costoso que la recua.

El objetivo se alcanza en 1277, con la llegada de la primera galera genovesa a Londres. Poco después, le tocará el turno a L'Ecluse, el antepuerto de Brujas. A pesar del secreto con que debió realizarse la empresa, los mallorquines, que mantenían con los ligures unas relaciones mucho más estrechas que los barceloneses o valencianos, se enteraron con rapidez de la existencia de una nueva ruta. La aduana inglesa registra, en 1281, la salida del estuario del Támesis de una embarcación balear. El corto decalaje que separa la llegada mallorquina de la genovesa suscitó en R. S. López la sospecha de si no fueron los marinos baleares los que habrían abierto la derrota del canal de la Mancha.

En 1278 se efectuaron los primeros viajes regulares de las galeras genovesas entre el Mediterráneo y Brujas directamente, por el estrecho de Gibraltar, que fueron precedidos por

las expediciones de galeras mallorquinas y catalanas. Las condiciones políticas eran, indudablemente, favorables: reconquista de las ciudades de Andalucía por Castilla en 1246; intervención de las naves vascas que, en gran número, forzaron el Estrecho y aseguraron la libertad de la navegación. Pero la iniciativa obedecía también a consideraciones económicas. En este momento, el tráfico entre el norte y el sur de Europa no quedaba limitado tan sólo a las especias, sino que abarcaba también el trigo, sal, vinos, frutas, aceite y, sobre todo, el alumbre. A fines del doscientos, los genoveses iniciaban su intervención en los ricos yacimientos de alumbre de Oriente (concesión de Focea, por los Paleólogos, a Benedetto Zaccaria), y exigieron y financiaron aquellos largos periplos marítimos hacia Flandes, para reducir los gastos del transporte.

Pero el Estrecho no se abrió en un solo sentido. Hacia la misma época, finales del siglo XIII o principios del XIV, las gentes del Atlántico penetraron en el Mediterráneo. Castellanos, más tarde portugueses, y después, discretamente ingleses, bretones y alemanes. A principios del trescientos aparecen en el Mediterráneo mercaderes y marinos de Castilla: sevillanos asentados en Barcelona y Valencia y, sobre todo, marinos vascos, gentes de Bermeo y San Sebastián, e incluso de Galicia y Portugal especializados en el comercio del pescado salado por cuenta propia y de la lana al servicio de Génova. Entre 1382 y 1393, la presencia de marinos vascos se incrementa y llega a ser dominante durante todo el siglo XV. Como transportistas recorren todas las rutas de cabotaje desde Barcelona y Valencia a Marsella, Génova y Sicilia. Propietarios de naves al servicio de los genoveses, actuando de intermediarios de compañías y comandas peninsulares, sus actividades más frecuentes son el transporte de lana de Valencia, Tortosa, Alicante y Mallorca a Italia, el esparto de Alicante a Marsella y el trigo de Provenza, Cerdeña, Sicilia y Nápoles a las costas de Cataluña y Valencia. Esta presencia, masiva tras la finalización de la *guerra de los dos Pedros* y particularmente favorecida durante el reinado de Fernando de Antequera, no impide que el centro de sus actividades, a partir de 1432, sea verdaderamente Génova más que las ciudades de la corona catalano-aragonesa.

El tráfico marítimo mar del Norte-Mediterráneo fue, durante todo este tiempo, predominantemente italiano. En un sentido, los paños de Inglaterra, el estaño, algunos productos manufacturados de Flandes y de Alemania: quincallería, espejos, telas, fustanes. En otro, desde Florencia y Venecia, la especiería de siempre, frutos exóticos y, de un modo progresivo, algodón. Desde Génova, alumbre, frutas, aceites y jabones, cochinilla, atún de España. En consecuencia, las importaciones, en Inglaterra y Flandes, fueron perdiendo con el tiempo su carácter netamente oriental. Los mercaderes italianos desempeñaron un importante papel en Portugal, aunque eran menos numerosos y menos potentes que en Sevilla. En el siglo XV, las naves genovesas no frecuentaban ya el puerto del Tajo. La economía portuguesa se polarizaba hacia el Atlántico y el Norte: monopolio de la exportación del corcho, aunque sólo para Brujas, y en ningún caso para el Mediterráneo; explotación del Algarve, de Madera y de las Azores. En el sur, la nueva *vía del Estrecho,* en realidad una red de itinerarios mediterráneos que confluyen en Sevilla-Cádiz y se disocian luego en el Atlántico, constituye hasta el siglo XVI el eje primordial del comercio europeo.

El eje Sevilla-Cádiz

Básicamente, la reordenación de los espacios comerciales se produce en torno a Sevilla, ciudad que cuenta con ventajas específicas. Riqueza de la producción del sector primario de la Baja Andalucía. Papel favorable de la ciudad en la redistribución del comercio interno y de un amplio traspaís abastecedor de materias primas. Presencia de una potente y rica aristocracia andaluza consumidora de productos suntuarios y agentes activos en la exportación de materias primas y de productos alimenticios. El efecto multiplicador de la demanda interna creado por la ubicación de grandes núcleos urbanos en la zona. Por último, la creación de industrias propias de jabón, cueros, salazón de pescado o la exportación de mercurio de las minas de Almadén y del plomo argentífero.

Si Sevilla mantiene bien la hegemonía de capitales, de preparación profesional y técnica controlando todo el tráfico andaluz, la novedad reside en el despegue de una serie de enclaves de segundo orden. Cádiz, en primer lugar, se apresta a convertirse en *metrópoli del comercio con Africa,* a consolidar el monopolio de las transacciones con Berbería. Tras la conquista de Ceuta en 1415, pasa a controlar el comercio con las plazas de soberanía portuguesa, cuyo abastecimiento se realizaba normalmente desde Andalucía. En el interior,



Barco dedicado al transporte de esclavos (dibujo de un azulejo de Paterna, siglo xv)

Puertos comerciales en la Edad Media

Textos

CUADERNOS
historia 16

Eduardo III de Inglaterra concede un salvoconducto

EL rey de todos y cada uno de los almirantes, capitanes de navío y marineros, así como vizcondes, bailes, ministros y todos los otros fieles suyos, etc. Salud. Sabed que por nuestra especial gracia, y también por instancia de nuestros dilectos y loados cónsul y comunidad de las villas de Gante, Brujas e Ypres, concedemos nuestra especial protección y defensa a todos y cada uno de los fieles mercaderes de las partes de España, Cataluña y Mallorca y otras partes, viniendo de forma pacífica sin guerrear, con sus naves, bienes y mercancías, a las partes de Bravante y Flandes, incluso con mercancías de otros ejerciéndolas como propias, cuando y como les plazca tal como se ha predicho; asimismo, que los citados mercaderes encuentren de los cónsules y comunidad antedichos, seguridad suficiente, que éstos y los demás hombres de las naves sean tratados como súbditos nuestros y amigos, con trato exquisito. Que no reciban ningún daño ni gravamen, y si se convirtieran en enemigos nuestros, que no se les preste ni auxilio ni favor. *(1340, IV, 12. Westminster. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, «Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona», 4 vols., Madrid, 1779-1792. Reedición anotada, con introducción y notas por E. Giralt Reventós y revisión documental por C. Batlle y Gallart, Barcelona, 1961-1963.)*

Pasaporte y carta de recomendación

A los honrados, sabios y discretos todos y cada uno de los patrones de coca y otros navíos y otros y a los que la presente competirán, a los consejeros y prohombres de la ciudad de Barcelona, salud. Contando con vuestra discreción os hacemos saber por la presente que la nave de Nicolás Torrent, ciudadano de Barcelona y patrón de dicha nave o coca, debe partir y parte de la playa de la ciudad de Barcelona para ir a navegar a las partes del castillo de Cáller y al reino de Chipre, y después volver a la dicha ciudad de Barcelona, sin cambiar el viaje. Y asimismo os notificamos por la presente, que la nave o coca de Jaime Capdebou, ciudadano de dicha ciudad, ya ha salido a las partes antedichas de Chipre y sin cambio de viaje, lo quiera Dios, debe volver para descargar en dicha ciudad de Barcelona. En atención a vuestra discreción y cara amistad, os suplicamos afectuosamente que a las dichas naves o cocas, a ninguna de ellas, hagáis o deis ninguna molestia, ni embargo ni violencia. Sino que por nuestro amor y por el de dicha ciudad les prestéis todo el favor y ayuda que podáis, tal como se os ha pedido y requerido por dichos patrones. Sabed que con ello nos haréis a nos y a dicha ciudad un placer bien señalado. Y nos estamos dispuestos a hacer por vos cuanto os de honor y placer. Y si alguna cosa os desplace de nos o de la ciudad, hacédnoslo saber francamente. *(1341, II, 19. Barcelona. Archivo Histórico Municipal de Barcelona, AHMB, «Llibre del Consell», 1340-1343, 55. A. DE CAPMANY, op. cit.)*

Reglamentos comerciales catalanes

ORDENARON los consejeros y los prohombres de la ciudad, que ningún mercader ni ninguna otra persona en su nombre, de cualquier condición que sea, no ose requerir o pedir a ningún patrón de coca ni de otro navío, mientras el flete se haga para ir a Ultramar, ni antes ni después, ninguna cantidad de dinero a razón de servicios ni de otra manera, ni préstamo de flete, ni alquiler, ni ninguna otra cosa escondida o manifiesta, ni por persona interpuesta, ni en ninguna otra manera o forma; y quien lo contrario haga, pagará por multa cada vez II mil sueldos.

También que cada mercader que haya hecho flete para ir a Ultramar con algún patrón o otro por él, o que vaya en el navío de dicho patrón como mercader, deba y esté obligado a jurar antes de partir con dicho navío sobre los santos Evangelios de Dios, en poder del baile de Barcelona, sin ningún requerimiento, que él no ha ni emprendido ni pedido, ni está de acuerdo con el patrón ni con otro por él, ni con ninguna otra persona que tenga servicio de dinero, ni otra cosa, ni ninguna otra franquicia a razón de dicho flete. Y quien dicho sacramento no haga, pagará por multa cada vez, C sueldos.

También que ningún patrón ni escribano de coca o de otro navío que vaya a Ultramar, ni otro por él, no ose dar ni prometer, ni conceder esperanza, por él o por persona interpuesta a ningún mercader con quien haya hecho flete, ni a otra persona que vaya en dicha coca o otro navío, ningún préstamo de dinero ni de alquiler, ni

Coca catalana del siglo XIV (detalle del retablo de Santa Ursula, Iglesia de San Francisco, Palma de Mallorca)



de préstamo de flete, ni de ninguna otra cosa; y quien lo contrario haga, pagará por multa cada vez II mil sueldos por cada uno a quien habrá hecho el préstamo.

También que cada patrón o escribano de coca o otro navío que sea fletado para ir a dichas partes de Ultramar antes que la coca o otro navío parta de la playa de Barcelona, deben y están obligados a jurar sobre los santos Evangelios de Dios sin ningún requerimiento en poder del baile de Barcelona, que ellos ni ningún de ellos no dio ni darán, ni prometieron ni dieron esperanza en su nombre ni por persona interpuesta a ningún mercader que haya hecho flete con él o con ellos, ningún préstamo de dinero, ni alquiler, ni préstamo de flete, ni ninguna otra cosa. Y quien dicho sacramento no haga, pagará por multa cada vez cien sueldos.

También que ningún corredor de Levante o otro, sea cristiano o judío, no ose tratar de negociar con ningún patrón de coca o otro navío que vaya a Ultramar ni con ningún mercader de la ciudad, o otro que para el flete de dicha o otro navío le sea dado algún préstamo de dinero o promesa por alquiler, ni arriendo de flete ni otra cosa. Y quien lo contrario haga, que sea fustigado por la ciudad, y que nunca pueda volver al oficio. De estas multas tendrá dos partes el baile y la tercera el acusador.

Y retienen los consejeros que si en dichas cosas hubiera algo dudoso o oscuro, o hubiera acaso declaración o interpretación, que sea hecho por ellos y a su conocimiento, y no por ninguna otra persona.

Y para que dichos corredores no aumenten la forma de pedir lo que deben de sus corredurías; ordenan dichos consejeros y prohombres, que cada corredor, sea cristiano o judío, que flete alguna coca o otro navío, tenga correduras de flete que haga de coca o otro navío que vaya a Ultramar, o a Flandes o a Venecia, V sueldos por centenar de salmas de tanto porte como pueda llevar; y de toda nave, coca o navío que vaya a Cáller o Sicilia, o a Túnez o Nápoles, o Sevilla, tenga correduras por centenar de salmas de lo que hayan acordado III sueldos; las cuales correduras se pagan por la parte del patrón solamente. Fue publicado el siguiente bando viernes, 2 nonas de julio, 1343. *(1343, VII, 6. Barcelona. AHMB, «Llibre del Consell», 1343, 43-44. Publicado por VALLS I TABERNER, «Consolat», III, 13-16 en A. DE CAPMANY, op. cit.)*

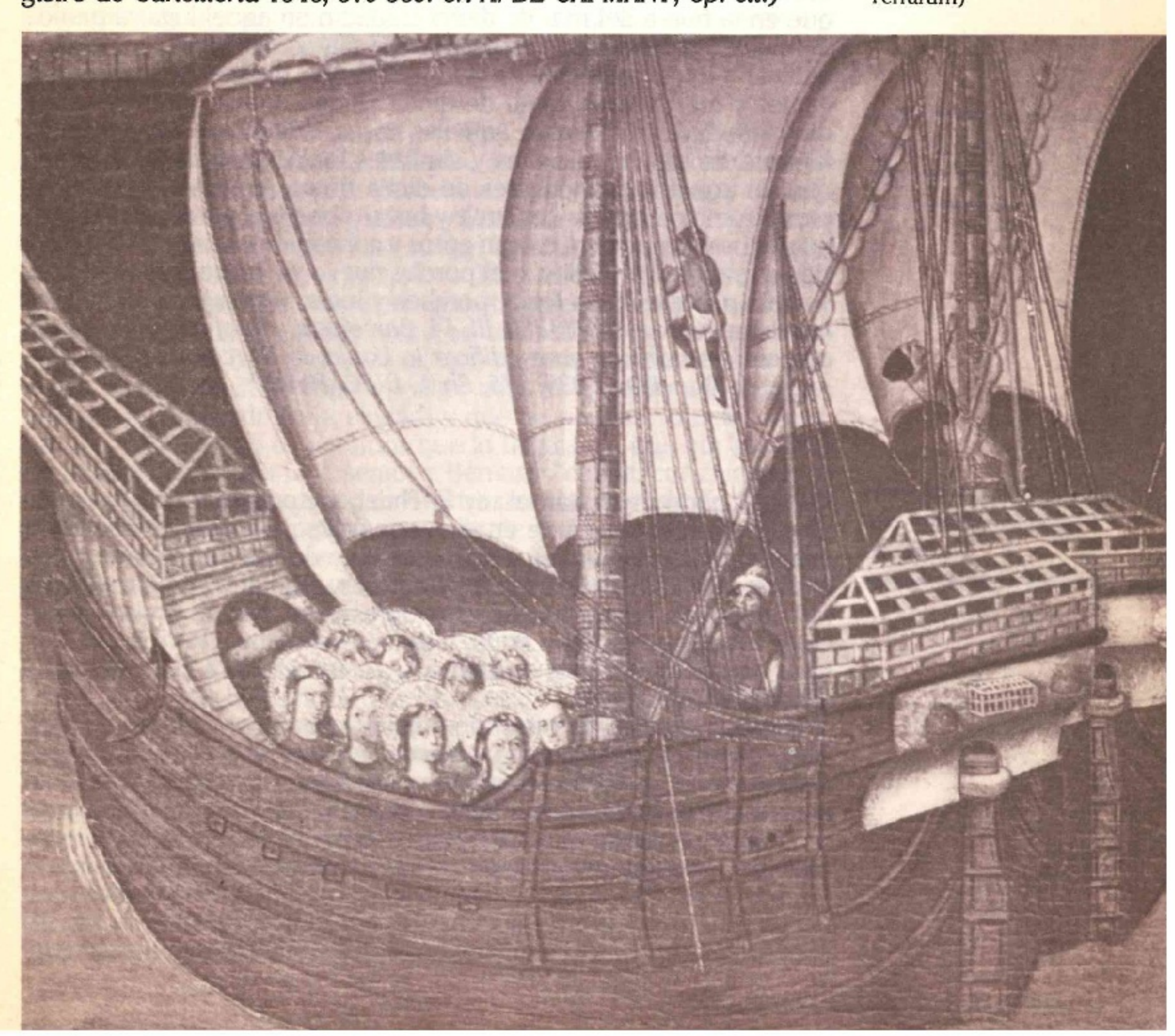
Los sueldos en las atarazonas

PEDRO por la gracia de Dios, rey de Aragón, etc. A nuestro fiel Berenguer Simón, escribano de la tabla real de los acordamientos de la ciudad de Barcelona, salud y gracia. Como por derecho de nuestra regalía acostumbrados y usados hasta el día de hoy por nuestros predecesores y nos, podemos forzar a los menestrales y personas subscritas a obrar en nuestra atarazana y fuera de aquélla en las galeras que debemos hacer y obrar, dándoles a ellos solamente los alquileres subscritos; y ahora sabemos con certeza que a causa de la gran carestía que ha habido y continúa hasta el día de hoy, dichas personas no pueden vivir, ni sostenerse a sí mismos con dichos salarios; por ello con consejo y deliberación hemos ordenado que a cada uno de ellos le sea hecha gracia tal como aquí se contiene; es, a saber, a cada carretero, quien según nuestra dicha regalía debe tomar III sueldos barceloneses por día de acarreo de madera para dichas galeras o haga otro servicio, le sean añadidos además cada día I sueldo VI dineros, así que tenga cada día IV sueldos VI dineros barceloneses; y a cada carpintero de nave VI dineros diarios, más los III sueldos que ya le están ordenados; y a cada

calafate V dineros, más II sueldos IIII dineros que le deben ser dados; y a cada capataz de carpinteros otros V dineros, más II sueldos IIII dineros que acostumbran a tomar por salario, y a cada carpintero común otros V dineros, más II sueldos que acostumbran a tomar al día; y a los serradores, a saber, los que están a jornal, que son II hombres con I sierra, a los que solía dárseles cada día IIII sueldos, que ahora se les dé I sueldo más, así que tengan V sueldos por jornal. También a los serradores que sierran a hilo, que solían tener XII dineros por hilo, que tengan ahora II dineros más y que sean XIIII dineros por hilo. Por eso, os decimos y mandamos que durante todo el tiempo de esta ordenanza, que queremos que perdure hasta el próximo mes de agosto completo y no más, a dichas personas y menestrales, además de los salarios acostumbrados, paguéis las cantidades que mandamos añadir, según lo contenido supra.

Y os mandamos con la presente al maestro racional de nuestra corte o a su lugarteniente, que las cantidades de dichos salarios y los añadidos arriba contenidos, tengáis en cuenta dando por ello razón a la administración de las cantidades que serán dadas por ello, ya que nos por razón de dicha carestía queremos que así sea hecho y cumplido. Dada en Barcelona, X días del mes de enero en el año de la Natividad de nuestro Señor mil CCCLXXVI. Bernardo de Vall. *(1376, I, 10, Barcelona, en Archivo de la Corona de Aragón, ACA, Registro de Cancillería 1546, 57v-58v. en A. DE CAPMANY, op. cit.)*

Puerto de Barcelona en el siglo XVI (detalle de la lámina correspondiente a Barcelona del Civitates Orbis Terrarum)



La lonja de Barcelona

NOS, Pedro, por la gracia de Dios rey de Aragón, etc. Atendiendo que en la ciudad de Barcelona, grande e insigne ciudad, y situada al lad el mar y en la cual hay muchos navegantes y mercaderes, se hacen muchos trabajos de mercadería, no tiene lonja conveniente ni buena en la que los cónsules del mar puedan celebrar corte, y los navegantes y mercaderes, que en dicha ciudad se reúnen, puedan acordar y tratar y hacer sus contratos y negocios, tal como en otras muchas ciudades que no son tan solemnes hay lonjas similares, ya sea porque dicha ciudad se ha hecho rica y noble más por el mar y por el hecho de mercadería, que por otra razón. Atendiendo también que dicha ciudad, a causa de no tener territorio del cual pueda vivir, se ha de abastecer de alimentos y especialmente de cereales por el mar; y que en la ribera del mar de dicha ciudad no hay lugares convenientes en los cuales el grano pueda estar a cubierto ni seco, sino que está a descubierto a la lluvia, y las gentes de dicha ciudad que aquí compran el grano lo han de tomar en tiempo de lluvias bañado e inflado de agua, lo que redunda en gran daño a la cosa pública de dicha ciudad y también en daño de los mercaderes, de los que pertenece dicho grano, que se destruye y pudre aquí por la lluvia.

Por eso, a suplicación de vosotros, fieles y amados nuestros, consejeros y prohombres de la ciudad de Barcelona, en provecho y buen estamento de dicha ciudad, os otorgamos en tenor de la presente que en la ribera del mar de dicha ciudad o en aquel lugar o partida de dicha ciudad donde vosotros creáis sea conveniente, que podáis edificar y hacer lonja a favor de los cónsules del mar y de los navegantes y mercaderes, tanto de dicha ciudad como extraños, que a dicha ciudad concurren a aquellas casas, edificios y lugares que a la corte de dichos cónsules y similares lonjas pertenece. También que en aquel lugar o lugares de dicha ribera, donde a vosotros os parezca mejor, podáis construir y hacer porche o porches, y lugares cubiertos y cerrados que sean aptos y convenientes para tener y vender el grano en aquéllos, o el porche nuevo ya empezado continuar y acabar; y que dicha lonja, porches y lugar sestén bajo regimiento y ordenación vuestra. *(1380, III, 14, Barcelona, «Real privilegio de Pedro el Ceremonioso para edificar la Lonja de Barcelona», ACA, Registro de Cancillería 935, 175. En A. DE CAPMANY, op. cit.)*

Comercio catalano-mameluco

DE parte del sultán el rey El-Thaer, victorioso, sabio, justo, diligente, constante en sus propósitos... espada del mundo y de la religión, rey del islamismo y de los musulmanes, restaurador de la justicia entre los hombres, equitativo amparador de los oprimidos contra sus injustos opresores... rey de árabes y turcos... mantenedor de su Suna, y de sus estatutos... Beni Saaid Jakmak, cuyo imperio Dios perpetúe, y preste auxilio a sus ejércitos y a sus auxiliares.

En nombre de Dios misericordioso y compasivo. A los venerables, gloriosos, grandes, magníficos, nobles, sublimes, animosos consejeros de la nación catalana, adoradores de la Cruz, firmes columnas de los bautizados, y fieles amigos de los reyes que Dios guarde; hacemos saber, que habiendo el enviado el rey de la dominación de Cataluña presentado con sus compañeros una súplica a nuestro ilustre Divan, en la cual desean y piden por medio de nuestro gran consejo nuestra ilustre amistad, con el fin de que los comerciantes catalanes, frecuentando libremente los dominios mosle-

míticos, puedan vender y comprar según la antigua costumbre; y que por una ampliación de justicia hacia ellos, se les exonere de todo lo que se halle serles gravoso, y de derechos violentos, cuando vengan con sus géneros y caudales, bajo la fe moslemítica, con la correspondiente seguridad de estos mismos caudales y personas.

Atendiendo pues, nos a sus súplicas, y mirándolos con ojos de piedad y clemencia; les hacemos saber que permanecemos en lo estipulado en los tratados anteriores, sobre que la nación catalana proceda según sus estilos antiguos, y con arreglo a los artículos establecidos entre ellos y los reyes predecesores.

Por lo que a nos toca, desde el momento en que, en alabanza de Dios, ocupamos el excelso trono, desplegando el estandarte de la justicia, estamos muy distantes de ejercitar ninguna tiranía, ni de innovar cosa alguna contra lo que se observaba en los primeros tiempos. Así lo hemos mandado al rey de los catalanes, para que lo tenga entendido, y en su consecuencia lo haga saber a la nación catalana, a sus comerciantes y sus vasallos, y asimismo lo estipulado sobre que queden corrientes los capítulos entre nos y su persona, conforme a la antigua práctica, fuera de toda injusticia y enemistad: de manera que sus comerciantes podrán frecuentar los dominios moslemíticos, y serán tratados como nuestros ilustres fieles amigos con equidad y justicia, sin tiranía ni violencia.

Con el favor de Dios pactaron esto, y permanecerán firmes en esta obligación... a últimos del mes de chaval, año ochocientos y cuarenta de la Héjira. *(1437, V, 6, «Carta del Sultán de Egipto al municipio de Barcelona», AHMB. En A. DE CAPMANY, opt. cit.)*

Para la construcción del puerto de Barcelona

NOS, Alfonso, por la gracia de Dios, rey de Aragón, Sicilia citra y ultra faro, Valencia, Hungría, Jerusalén, Mallorca, Cerdeña y Córcega, conde de Barcelona, duque de Atenas y Neopatria, y también conde del Rosellón y Cerdaña; con todos los lugares y ciudades que estas cosas loar suelen, que el lugar que es espacioso y marítimo, llano, ameno, que es útil y saludable y fértil, ciudad verdadera y venerable en sus egregios templos, que en ella todo es óptimo, limpia tanto en ella como en sus edificios; y con todo ello dicha ciudad de Barcelona así es, que nada le prestará mayor acomodo que un puerto o muelle, como cosa no igual en utilidad y esplendor a repercutir en la ciudad; y que de nuestra voluntad destinamos, y así mismo os pedimos que lo hagáis. Ya que por nuestros amados y fieles Juan Llull senior y Bernardo capila, conciudadanos vuestros, a nuestra magestad delegados por vosotros, suplicasteis sobre la edificación del puerto o muelle de dicha ciudad, gracia y licencia haremos. Nos, aún, no damos sólo licencia, sino que loamos vuestro propósito, para que ejerzáis cosas útiles y gloriosas para la patria, que os glorian a vosotros y a nos igualmente.

En tenor del presente privilegio válido para todos los tiempos, concedemos y licencia damos y facultades plenas impartimos a vosotros, dilectos y fieles nuestros consejeros y Consejo de los Cien Jurados y prohombres y singulares de nuestra ciudad de Barcelona, que ahora sois y fueron en otro tiempo, que podáis en la playa del mar de esta ciudad de Barcelona construir y edificar, y hacer construir y edificar un puerto o muelle en aquel lugar o lugares que a vosotros os plazca, incluso cambiar y variar a vuestra libre voluntad sin obstáculo ni ningún impedimento. Y que los participantes en su uso y comodidades, paguen los gastos; de esta forma en tenor del privilegio concedemos y licencia plenaria añadimos a vosotros dichos consejeros y prohombres de esta ciudad de Barcelona, que para la

edificación y obra de dicho puerto o muelle, podáis imponer todo y cuanto queráis sobre el derecho de ancoraje en dicho puerto o muelle, en el qual los leños y vajeles marítimos tanto grandes como pequeños, tanto de vela cuadrada como latina, y tanto naves como galeras, galeotas, bergantines y otros cualesquiera leños de cualquier carga, armados y no armados, tanto si son vasallos nuestros como de cualquier otro reino, comunidad y tierra extranjera, de cualquier nación que sea o exista, a la playa de Barcelona o entre sus términos marítimos venga... *(1438, XII, 8, J. F. CABESTANY-J. SOBREQUES, «La construcció del port de Barcelona al segle XV», Cuadernos de Historia Económica de Cataluña, VII, 1972, Gaeta. AHMB, Llibre Vermell, III, 76-78. En A. DE CAPMANY, op. cit.)*



Arreglo de una embarcación (xilografía del siglo XV)

Jerez tiene un papel parecido, pero subordinado al de Sevilla.

Otro aspecto nuevo e importante: el litoral se despierta. En la misma desembocadura del Guadalquivir, Sanlúcar de Barrameda que, como Cádiz, desarrolla la función de depósito de mercancías, antepuerto de carga y descarga. Más al sur, El Puerto de Santa María, comercialmente dependiente de Jerez y de Cádiz, donde la actividad mercantil se confunde a veces con actividades pesqueras y depredatorias en las rutas atlánticas africanas, lo mismo que los puertos onubenses de Palos, Moguer y Lepe. Tales actividades, iniciadas a finales del trescientos, que venían a relevar a las primeras conquistas normandas de Canarias, se convirtieron en expediciones normales de conquista de las islas (1402-1418) y proporcionaron el acceso directo al oro sudanés a través de las rutas transaharianas y a los primeros objetos de comercio: esclavos, pieles, sebo y productos tintóreos. Desde mediados del siglo XV impulsaron un tráfico bastante intenso que se prolongó con expediciones de rapiña y de rescate en las costas de Gambia y del golfo de Guinea disputadas a los portugueses.

La navegación: características técnicas y factores económicos

El primer tipo de barco, la nave, correspondía a un navío *redondo,* de alto bordo, panzudo, macizo, pesado, con dos o tres puentes superpuestos. Era un buque relativamente poco largo en relación a su anchura. Un ejemplo nos lo ofrece una nave marsellesa de 1330: medía 33,75 metros de largo por 9,50 de ancho y más de cinco metros de altura. Tal nave era en principio y ante todo un barco de vela. No desconocía los remos, incluso podía tener gran cantidad de ellos, pero eran sólo elementos de apoyo en la navegación. Se trataba, pues, de barcos tributarios de los vientos. Los remos son útiles, a veces indispensables, pero nunca suficientes. Provista de dos mástiles en general, a veces tres o uno solo, de unos 20 metros de altura. Las velas eran normalmente triangulares: velas *latinas,* por lo menos hasta 1300. Más tarde serán cuadradas. Desde los comienzos del siglo XIV se llama a las naves *cocas.* Las ordenanzas navales promulgadas en 1331 por el rey Alfonso de Aragón distinguen seis clases. Las dos mayores se llaman *naves de tres puentes,* con posibilidad de transporte de un volumen de más de 500 toneladas. A continuación, las que podían llevar de 400 a 450, de 300 a 400 y de 225 a 300 toneladas. Las menores se clasifican en las capaces de porte entre 150 y 225 toneladas. Según las épocas, se aplican otros nombres a estos barcos de alto bordo: taridas, carracas, galeazas.

El segundo tipo fundamental de barco, opuesto a la nave, era la galera. El rasgo esencial de ésta se definía por la débil altura de bordo por encima del nivel del mar. Un barco bajo y, en este sentido, pequeño y largo en relación a su anchura. Como la coca, un navío a vela y remo, pero al contrario que ella, aunque sabía aprovecharse del viento, no dependía de él. Era lo bastante fina y ligera para poder navegar exclusivamente a remo, equipada con dos mástiles. Algunos de estos buques son llamados fustas, saetas, bergantines, galiotas. Muchas veces leños. Eran entonces pequeñas galeras, de 12 a 25 metros de largo por 1,5 de ancho, con 20 ó 30 remos. Frecuentemente, los leños-galeras, medianos o grandes, realizaban actos de corso o se empleaban para proteger las costas y las grandes naves, especialmente armados. Al final del siglo XIV y en el XV aparecen otros leños: las grandes galeras. Algunas alcanzaban tres metros de altura, tenían de 35 a 40 metros de longitud o más, para un ancho de cuatro o cinco metros. Llevaban más de 100 remos y eran hábiles con un porte de 150 toneladas.

El estudio de los tipos de navíos y su evolución podría abandonar la idea de un perfeccionamiento continuo de las técnicas e insistir más en la fuerza de las tradiciones populares, en el mantenimiento, en áreas geográficas bien delimitadas, de tipos ancestrales constantemente reutilizados. Con frecuencia, el tonelaje de la nave y, en cierta forma, el tipo de buque, vienen determinados por el tipo de carga. Un gran tráfico de productos pesados y de buen precio exige grandes barcos. A fines del cuatrocientos, Florencia, para sus especias, no arma más que convoyes de galeras de 300 toneladas métricas. Génova, para el alumbre, los vinos, el aceite, la sal o los granos, naves enormes, de 1.000 toneladas o más.

Esta evolución de las técnicas marítimas, provocada por las necesidades de la economía, modifica a la fuerza el mapa de los grandes itinerarios mercantiles. El aumento de los tonelajes comporta una disminución en el número de escalas y una neta concentración del comercio a favor de grandes puertos de almacenaje y redistribución. Además, las embarcaciones importantes dejan al margen los puer-

tos demasiado difíciles de alcanzar al fondo de los estuarios y no recalan más que en antepuertos. La evolución de los buques y sus arqueos jugó un papel decisivo en historias de rivalidades mercantiles, por ejemplo, entre Sevilla y Cádiz.

Muy relacionado con el tipo de buque se encuentra el factor económico de la velocidad del viaje. F. Melis calcula las cifras medias de trayecto para los principales itinerarios de los comercios marítimos al acabar el siglo XIV y principios del siglo XV: de Lisboa a Mallorca, cinco días; de Lisboa a Brujas, nueve. De Southampton a las Baleares, dieciséis días; a Cádiz, diez. De Brujas a Mallorca, diez días. De Túnez a Mallorca, de dos a tres días; a Génova o Pisa, siete. De Alejandría a Barcelona, catorce. De Génova o Pisa a Mallorca, tres días. Los datos reflejados valen sobre todo para el cálculo de términos medios, para tener una idea general, estadística, de los tiempos de trayecto. Pero las condiciones reales de la circulación marítima se encuentran con mayor frecuencia en los relatos de viajes y en los diarios de a bordo.

La historiografía insiste con frecuencia en las servidumbres y la irregularidad de la navegación a vela sometida a los caprichos del tiempo. En los viajes largos, las escalas son indispensables para asegurar el abastecimiento de la tripulación amenazada por el escorbuto y para carenar el navío, ya que la madera es atacada a menudo por los parásitos. Muy irregular, la navegación mediterránea parece muy lenta y de débil rendimiento. Sin duda, la velocidad de las galeras mercantiles era mejor. Heers señala que si, en 1429-1430, se emplean, de Porto Pisano a L'Ecluse, más de 83 días —lo que significa sólo el 39 por 100 de navegación efectiva— es porque las escalas son numerosas: nueve puertos en total. Además, los agentes atmosféricos acostumbran a ser desfavorables: 37,55 por 100 de tiempo perdido por las tempestades. De vuelta, de Southampton a Porto Pisano, con sólo tres escalas, los vientos y las lluvias son mejores: el viaje dura 32 días.

El mercader, un aventurero

Durante toda la Edad Media, y también en época moderna, el gran viaje es siempre sinónimo de aventura. Normalmente, antes de partir, el mercader dicta su testamento. Un simple estudio de los nombres de los navíos, a lo largo de los siglos, nos acercaría a los temores y miedos sentidos. O bien el marino se encomienda a un santo patrón, o bien escoge un nombre que afirma las cualidades de un buque capaz de enfrentarse a la *Fortuna* de los viajes. Los navegantes y los peregrinos temen siempre los azares del mar y de las rutas. Cuando en 1468 Anselmo Adorno se embarca en Génova hacia Tierra Santa, lleva tiempo interrogando a sus amigos sobre los méritos respectivos de las naves y las galeras, sobre sus virtudes frente a las tempestades y frente a los piratas.

Fenómeno político o mal social, la piratería o la guerra de corso pesa fuertemente sobre las relaciones mercantiles. Fija la elección de las rutas y el ritmo de los cambios imponiendo la navegación en convoyes menos vulnerables, pero en general más difíciles de agrupar. Aumenta también considerablemente los costes. ¿Podemos afirmar, sin embargo, que a causa de naufragios, piratas y corsarios, la vía marítima fue siempre peligrosa? No, porque sabemos que otros grandes tráficos comerciales, por mar, conocieron mejores condiciones. Al final de la Edad Media, las naves italianas y castellanas hacia Flandes, ruta marítima sin escalas y llena de peligro, no naufragan casi nunca. A principios del siglo XV, una estadística evalúa en menos de un 2 por 100 las pérdidas de embarcaciones genovesas en este trayecto y F. Melis cita un buque que, en 13 años, realiza sin problemas 15 veces este periplo desde el Mediterráneo hasta Brujas.

Las pérdidas varían según la ruta, la naturaleza del tráfico y su organización, y el tipo de nave utilizada. Estos dos últimos factores estaban íntimamente relacionados. La pequeña navegación costera, con sólo pocos medios a su alcance, barcos de pocas dimensiones, mal protegidos, con frecuencia en mal estado, una navegación obligada generalmente a recalar mucho, está más amenazada que la que se lanza mar adentro y emplea fuertes navíos bien armados o agrupados en convoyes. Todas las fuentes muestran de forma clara que los naufragios, e incluso los ataques de piratas, se producen frecuentemente cerca de las costas o al llegar al puerto. En consecuencia, se puede afirmar que los grandes tráficos marítimos parecen menos vulnerables que los de cabotaje. Conclusión que anuncia ya una elección: la ruta marítima se adecúa más a los transportes a larga distancia de productos pesados, con fuertes buques.

En relación al riesgo, el estudio de las tasas

Dublín
Hamburgo
Lübeck
Londres
Amsterdam
Plymouth
Amberes
Magdeburgo
Colonia
Leipzig
Rouen
Francfort
París
Ratisbona
Nantes
Munich
Viena
La Rochela
Basilea
Castro Urdiales
Santiago
Burdeos
Lyon
Milán
Venecia
Santander
Bayona
Laredo
Génova
Génova
Bilbao
Tolosa
Beaucaire
Valladolid
Bolonia
Marsella
Narbona
Medina
Burgos
Zaragoza
Lisboa
Segovia
Barcelona
Toledo
Roma
Mérida
Sevilla
Córdoba
Valencia
Nápoles
Granada
Palma
Málaga
Almería
Tánger
SICILIA
Túnez
Tripoli

EL COMERCIO CASTELLANO A FINALES DE LA EDAD MEDIA

- Principales rutas del comercio castellano
- Comercio de los países del Mar del Norte
- Comercio Hanseático
- Principales centros mercantiles europeos
- Ciudades comerciales

El Mediterráneo en el siglo XIII, según un cartógrafo francés del siglo XV, que representó en él las dos cruzadas que dirigió San Luis de Francia

de seguros marítimos nos acercaría al alcance real de los peligros del viaje. En un principio, el asegurador no cubría sólo el riesgo, avanzaba también la suma asegurada: el valor supuesto del navío o de la carga. Esta cantidad se libraba antes de partir y no se devolvía si el barco no llegaba a buen puerto. Cuando el seguro evoluciona y se limita a una simple cobertura del riesgo, subsisten a la vez diversos tipos de préstamos, llamados *de riesgo marítimo*. El recurso al seguro no significa un riesgo demasiado pesado para un mercader solo, sino un riesgo razonable. El seguro, desde su aparición en el siglo XV, marca el momento en el cual los marinos pasan de la aventura a la explotación regular de un itinerario mercantil.

Los precios de los transportes no dependen exclusivamente de la velocidad y seguridad, ni sólo de los medios técnicos empleados, sino también de la organización de los tráficos y de los mercados. En el mar, es necesario tener en cuenta el rendimiento de los barcos y, por tanto, la regularidad de los viajes y la longitud de las escalas para las reparaciones. A principios del siglo XV, los mercaderes italianos procuraban imponer a sus naves, inmensas para la época, un ritmo regular en la ruta de Flandes. La nave de Paolo Italiano, de 750 toneladas, en 13 años, de 1394 a 1407, hizo 15 veces el trayecto Mediterráneo/Southampton-Brujas. Otro buque, de Savona, del mismo tonelaje y en la misma época, efectúa en 17 años: 12 veces el trayecto Génova-Brujas, tres veces Quíos-Brujas, cuatro veces Alejandría-Beirut-Quíos-Brujas. Es decir, 19 viajes Mediterráneo/Flandes, sin contar algún tráfico local cerca de Constantinopla o en el Tirreno, para sal de Hyères y de Ibiza.

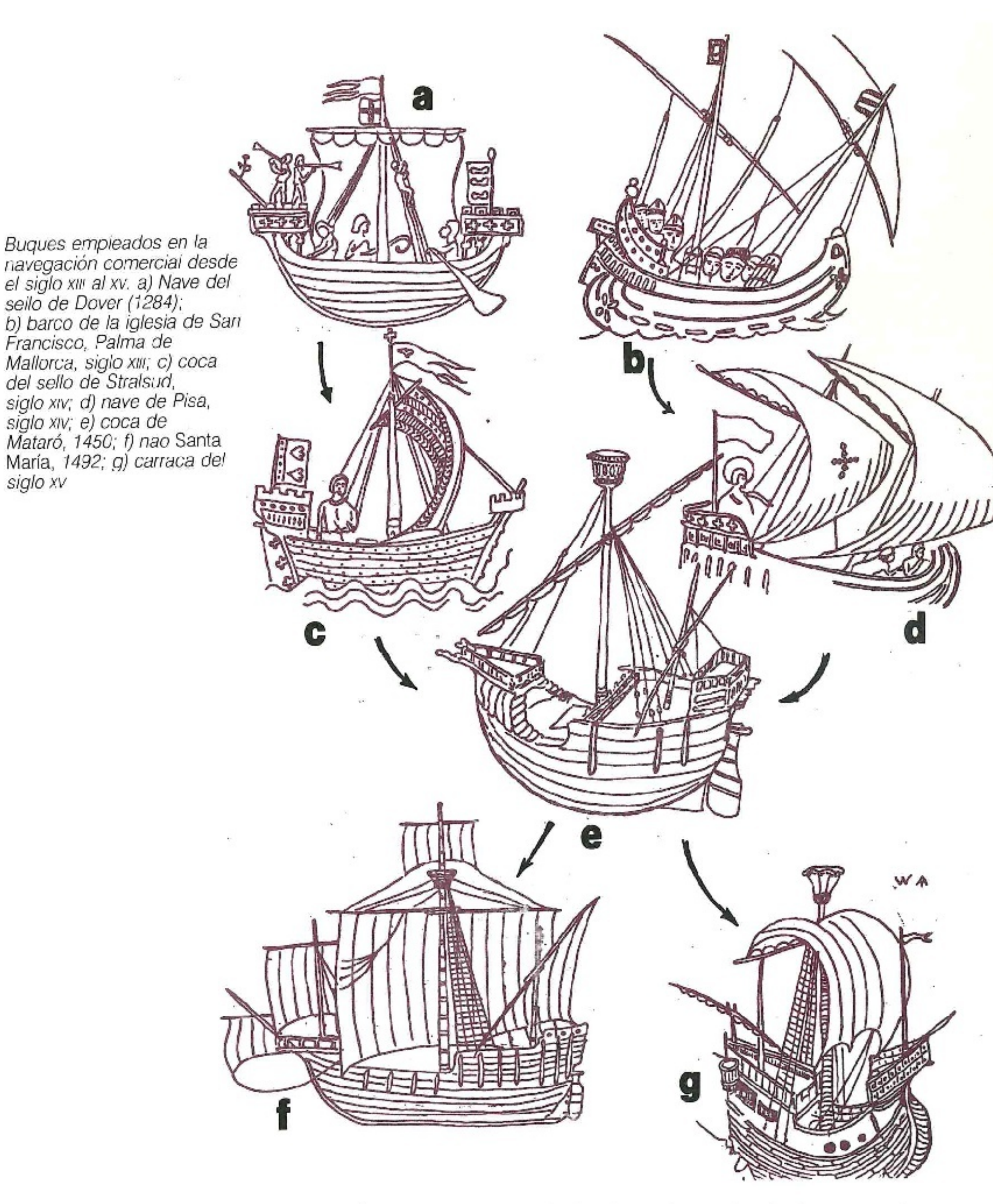
El comercio catalán

El coste real de los transportes depende también de las condiciones reales del mercado, del mapa de los cambios marítimos. Se encuentra en éste el problema de los pagos de retorno, de la plena utilización del buque en todas las secciones del trayecto: dificultad que ha pesado a veces gravosamente sobre los precios de ida e incluso en la selección de rutas. Cuando no existe un coste de retorno directo, los barcos, siempre y en todos los mares, han realizado viajes llamados *triangulares*, generalmente muy complejos, con frecuencia artificiales, capaces de inaugurar nuevos itinerarios.

La proyección mercantil barcelonesa se canalizó desde la Ciudad Condal, por una serie de grandes rutas. El itinerario más antiguo parece que fue el del norte de Africa. Se abrió como una línea de cabotaje que, saliendo de Barcelona, concluía en Ceuta, después de recalar en los principales puertos mediterráneos de Al-Andalus: Valencia, Almería y Málaga. Durante el primer tercio del siglo XIII, las naves y los mercaderes catalanes inician su penetración en las orillas centro-orientales de Berbería. La incorporación de las islas Baleares y del Reino de Valencia acercaron considerablemente las fronteras de la Corona de Aragón a los sultanatos háfsida, abdalwadí, merínida y nasrí, contribuyendo a reafirmar la presencia de sus comerciantes. El comercio con el norte de Africa se basaba en la adquisición de productos industriales europeos, sobre todo paños; productos alimenticios: frutos secos, aceite, cereales, especias de Oriente, y también armas y metales para su fabricación. Existía asimismo un comercio servil: compra de esclavos.

Como los cargamentos de ida solían superar en valor a los de retorno, la moneda circulaba más desde Túnez o Bugía hacia Barcelona o Mallorca que no al contrario. En los puertos bereberes finalizaban entonces un conjunto de rutas de caravanas, procedentes del Africa sur-sahariana, desde las cuales llegaban al Mediterráneo el oro del Níger, los esclavos negros y el marfil. Eran plazas donde corría, como ha señalado Ch. E. Dufourcq, mucha y buena moneda de oro. Esta abundancia de numerario atrajo la atención no sólo de los negociantes catalanes, sino también de los soberanos aragoneses y mallorquines, quienes, apoyados en su superioridad naval, adoptaron, frente a los sultanatos, una política agresiva. Exigieron el establecimiento de consulados y la entrega de una parte de los aranceles pagados por sus súbditos, poniendo a disposición de las autoridades musulmanas embarcaciones y pequeños contingentes armados. Así, mediante el superávit comercial, los salarios de los mercenarios y la participación real en las rentas aduaneras, se captaba del Magreb una importante cantidad de oro, que irradiando de Barcelona o Mallorca, lubrificaba todo el comercio catalán.

Otro de los trayectos más tempranos e importantes del comercio barcelonés era el que conducía a Levante, la famosa ruta de las especias. Esta vía fue abierta, a mediados del siglo XII, por mercaderes de Barcelona sin intervención ninguna de la monarquía. Benjamín



Buques empleados en la navegación comercial desde el siglo XIII al XV. a) Nave del sello de Dover (1284); b) barco de la iglesia de San Francisco, Palma de Mallorca, siglo XIII; c) coca del sello de Stralsud, siglo XIV; d) nave de Pisa, siglo XIV; e) coca de Mataró, 1450; f) nao Santa María, *1492; g) carraca del siglo XV*

de Tudela, hacia 1770, cita, entre los comerciantes extranjeros operantes en Alejandría, los catalanes. Durante todo el siglo XIII la presencia de los hombres de negocios y los navíos del Principado en la ciudad egipcia —el principal mercado, en aquel momento, de productos asiáticos— no cesa de fortalecerse. Las compras de pimienta, canela, seda y colorantes textiles son compensadas en parte por la venta de telas finas, procedentes de Flandes o de Languedoc. Los paños de *la terra* no empiezan a figurar en los cargamentos destinados al puerto de los mamelucos hasta pasado 1330. Una fecha decisiva para el comercio catalán en el delta del Nilo es 1262, cuando Jaime I obtiene del sultán el permiso para abrir un consulado.

Entre 1262 y 1290, a pesar del inconveniente que supuso la prohibición pontificia de venta a los infieles de cualquier mercancía capaz de incrementar su poder militar, se desarrolla una etapa de gran intercambio entre Cataluña y Egipto. La caída, en 1291, del último enclave cristiano en Palestina, San Juan de Acre,

Arriba: *nueva maqueta de la coca de Mataró; abajo: naves del manuscrito francés* Voyages d'outremer, *por Sebastián Mamerot, siglo XV*



cortará bruscamente estas fructíferas relaciones comerciales. De este momento, el único tráfico posible con Alejandría es el clandestino, castigado con la excomunión y penas pecuniarias. Ahora los catalanes intentarán abrirse paso hacia Chipre y Constantinopla, con resultados esperanzadores en el primer caso y no demasiado positivos en el segundo, dada la preponderancia genovesa en aquella zona.

El comercio lícito con Alejandría, al someter mercancías ricas —especias, seda, telas finas— a altas cotas de riesgo, generadas por la agresiva concurrencia véneto-ligur y por la carencia de una cobertura militar eficaz, proporcionaba, de cerrarse las operaciones con éxito, beneficios muy fuertes. Esta es la causa de que estas transacciones fueran un reducto casi monopolizado por un restringido círculo de hombres de negocios. En la ruta de Levante, la que canalizaba comandas de una cuantía con frecuencia superior a las 150 libras, los pequeños mercaderes y las inversiones populares sólo jugaban un papel marginal.

La descompensación de la balanza comercial, constatable por la aparición de moneda y cambios mucho más en viajes de ida que en los de vuelta, parece indicar que la actividad económica desarrollada por los súbditos del soberano aragonés en el sultanato se cerraría con un déficit casi crónico. Desequilibrio no ajustado a la realidad histórica, debido a nuestro desconocimiento actual del volumen alcanzado por las exportaciones clandestinas de artículos prohibidos. Muchos mercaderes y operadores económicos, a pesar de las





sanciones espirituales y económicas establecidas para los transgresores de los vetos pontificios, no desaprovecharían ninguna ocasión para viajar al delta del Nilo, atraídos por los altos precios que se lograban con contingentes de hierro, pez, madera, estopa o armas.

Bizancio no fue nunca una alternativa de Alejandría. La constante disminución de la presencia mercantil catalana en el Bósforo se explica por las firmes posiciones que disfrutaban los genoveses desde la instauración de los Paleólogos y la regresión experimentada, desde 1330, por Constantinopla como mercado redistribuidor de artículos orientales. En cambio, resultó mucho más decidida la penetración de los mercaderes catalanes en Chipre. Pocos meses después de la caída del último reducto cristiano, en 1291, obtienen una reducción arancelaria. Utilizan la isla como plataforma de acceso a Siria y Armenia. El volumen conseguido por los negocios en esta área de Levante aconsejan el establecimiento, en la primera mitad del siglo XIV, de consulados en Famagusta y en Beirut. El del puerto libanés tendrá, de todas formas, una vida más corta. En 1379 será trasladado a Damasco. Entre Siria y Cataluña circulan entonces los productos típicos del comercio con Oriente: tejidos de calidad, extranjeros y de *la tierra,* de ida; especias, de vuelta.

Otro trayecto muy frecuentado por los barcos y merca-

Arriba, derecha: *nave del retablo de Santa Ursula, por Juan de Rexach, siglo XIV (Museo de Arte de Cataluña).* Abajo: *embarcación medieval similar, en una representación de la historia de Jonás*

deres catalanes, durante todo el trescientos, fue el de Cerdeña-Sicilia. Una línea estrechamente relacionada con la de Levante, aunque de importancia económica siempre inferior. La presencia mercantil barcelonesa en Trinacria se documenta desde 1238; su expansión comercial en Cáller u Oristán, aunque menos notoria, no sería demasiado posterior. Ambas islas presentaban una estructura económica parecida. Disponían de excedentes agropecuarios, sobre todo cerealísticos. Sufrían, como consecuencia de un débil desarrollo de las actividades urbanas, un déficit de artículos manufacturados, especialmente paños de alta y mediana calidad. Situación que Génova y Pisa, controladoras y monopolizadoras del comercio exterior, procuraban mantener. Los negocios, antes de 1280, en los puertos sículos y sardos, debían ser bastante discretos. La prepotencia pisano-ligur era tan intensa que no dejaba más que un estrecho marco de maniobra. El interés de estas dos grandes islas era más estratégico que estrictamente económico: Cerdeña era la llave del Tirreno. Y por el canal de Sicilia pasaban todas las rutas que conectaban las dos zonas mediterráneas.

Africa y el norte de Europa

Las conquistas de Sicilia, en 1282, y de Cerdeña, en 1323, permitieron a los mercaderes y armadores barceloneses colocarse al mismo nivel que los genoveses y reemplazar a los pisanos. Su actitud hacia estos nuevos territorios será idéntica a la adoptada con anterioridad por las dos repúblicas italianas. Como si de colonias se tratara, importaron siempre alimentos —cereales, queso, sal— y materias primas —lanas, algodón, cueros, coral— para el abastecimiento de las ciudades marítimas de la Corona de Aragón, procurando exportar siempre artículos de manufactura.

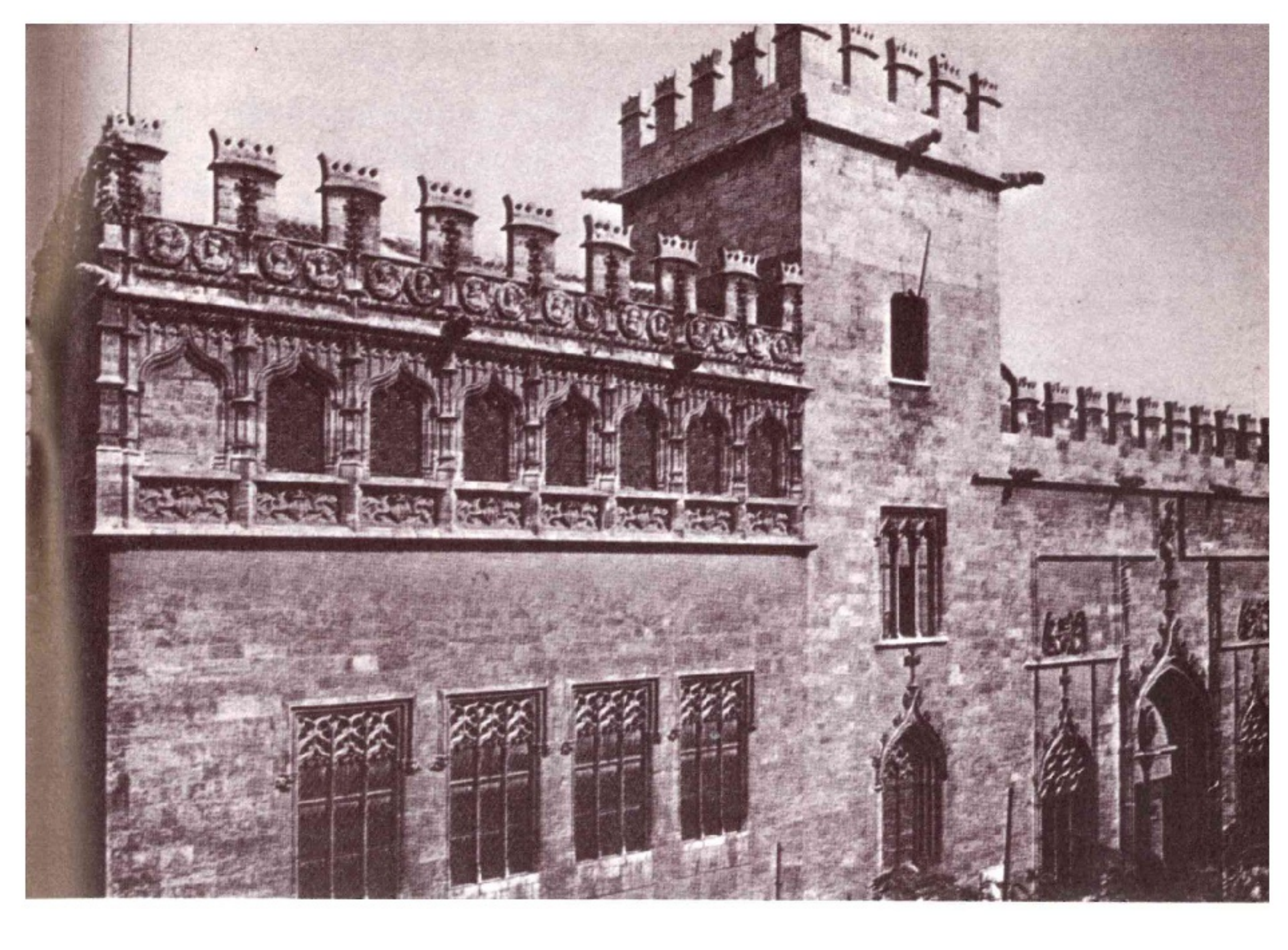
Los buques barceloneses se incorporan, poco después de 1300, a la ruta del mar del Norte. En los cargamentos de ida son numerosos los artículos orientales —especias, alumbre y colorantes—, seguidos de algunos productos locales —azafrán, arroz, frutas secas y armas—. Los de retorno estaban integrados casi exclusivamente por paños flamencos, lana y estaño inglés. La presencia catalana en Brujas, hacia 1330, alcanzó la consistencia necesaria para fundar un consulado. El estallido de la guerra de los Cien Años convertirá el canal de La Mancha, durante toda la segunda mitad del siglo XIV, en un área especialmente peligrosa. Los corsarios ingleses actúan con una absoluta carencia de escrúpulos, propia de auténticos piratas. Las naves catalanas, al tener una cobertura diplomática menor y una capacidad de reacción más débil que las embarcaciones genovesas, venecianas o castellanas, se convierten en sus presas preferidas. Los ciudadanos de la Corona de Aragón, presos de una sensación de impotencia, procuran proveerse, antes de emprender el viaje, de los correspondientes salvoconductos. Solución que se revelará siempre como muy poco efectiva.

Los catalanes, durante todo el trescientos, serán siempre los más vulnerables de cuantos frecuentan la ruta del mar del Norte. Para poder mantenerse han de reforzar la iniciativa privada con el intervencionismo estatal, mediante la instauración de medidas proteccionistas. La vía de Poniente, de todas formas, antes de 1380 nunca llega a convertirse en la contrapartida de la de Levante. Ambos trayectos presentan características comunes: preponderancia de mercancías ricas, fuertes cotas de riesgo y sustanciosas expectativas de beneficio. Tanto una como otra se prestan poco a pequeñas inversiones y a mercaderes eventuales.

Desde el estrecho de Gibraltar, los buques catalanes no se dirigían sólo hacia el norte. Viajaban también hacia el sur, costeando las playas atlánticas africanas. Acudían a la búsqueda de cereales a los puertos merínidas, uno de los cuales, Anfa, constituyó hasta 1291 el límite meridional de sus singladuras oceánicas. A partir de ese año, los genoveses y mallorquines, más paralelamente que de forma conjunta, inician las exploraciones canarias. Parece como si unos y otros se hubieran repartido el archipiélago. Los ligures se reservan las islas orientales, las más útiles para futuros viajes hacia Guinea. Los mallorquines se ven relegados a las islas centrales.

Decadencia económica catalana

La actuación catalana en las Canarias se orienta hacia los productos naturales con demanda posible en las ciudades mediterráneas, con apenas éxito. La única mercancía canaria conocida en Barcelona o Mallorca, durante todo el siglo XIV, es el esclavo. Los débiles resultados económicos obtenidos tanto en el archipiélago como en el litoral continental acaban por descorazonar a los armadores y mercaderes, los cuales, desde 1380, renun-



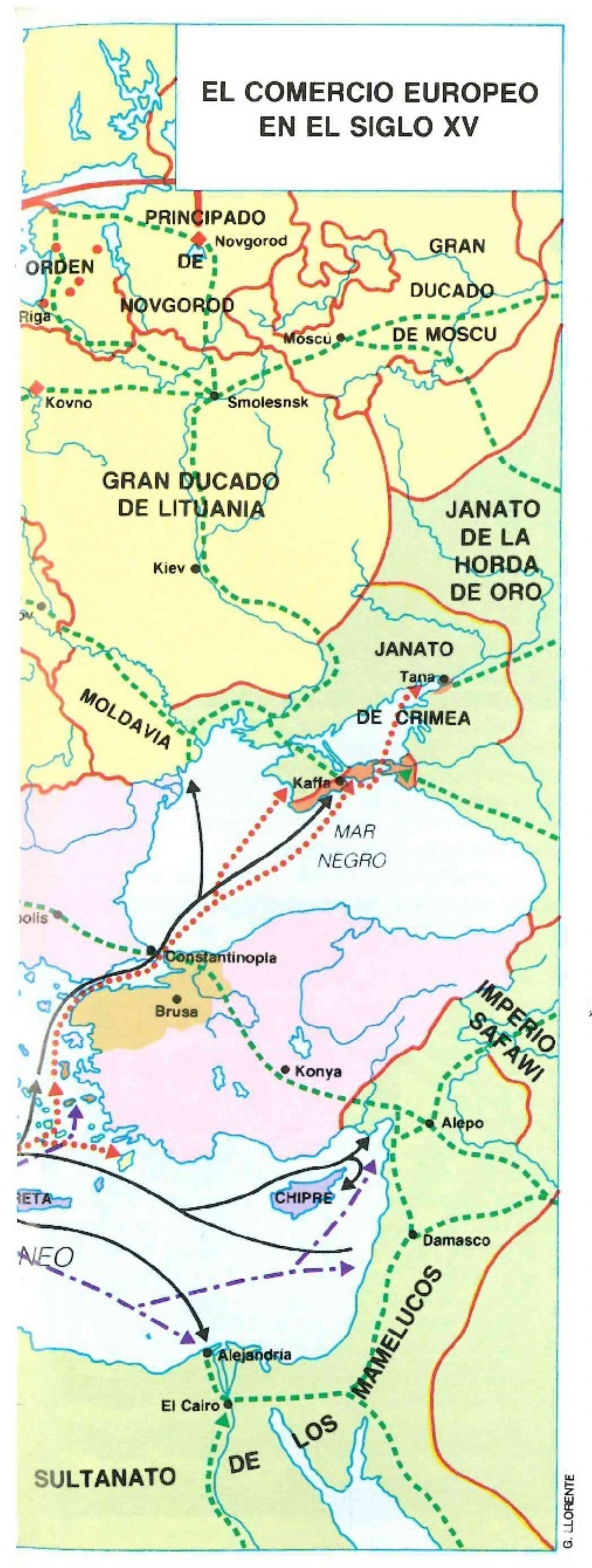
La lonja de Valencia

cian progresivamente a los viajes atlánticos meridionales. El marcado acento de la concurrencia italiana y la competencia creciente de castellanos y portugueses aconsejan concentrar energías y recursos en rutas más rentables.

Si pretendemos analizar la evolución posterior del tráfico catalán, las cifras más claras son las presentadas por C. Carrère y P. Vilar. El tráfico del puerto de Barcelona, según los datos del derecho de *pariatge,* descendió de 2.317.500 libras en 1432-1433 a 460.000 en 1448-1449, manteniéndose en este nivel, e incluso más bajo (312.500 en 1458-1459) en la década siguiente. En conclusión, una incontestable decadencia del comercio marítimo catalán. Otras cifras lo corroboran. Según los datos aportados por Carrère, la disminución de los viajes de naves que desde Barcelona se dirigían al Mediterráneo oriental y la caída del volumen del tráfico es catastrófica. Entre 1394 y 1420 se hacía una media de 14 viajes anuales; de 1420 a 1430, la media es de ocho a 10; después de esta fecha, los viajes se reducen a cinco anuales y solamente tres durante una parte de la década de los años cincuenta. No sólo se trata de tráfico de naves. También desciende el volumen de la contratación: entre los años 1432 y 1455 el índice de descenso es de cuatro a uno e incluso de cinco a uno. Las cifras se prestan a valoraciones diversas y han dado lugar a interpretaciones diferentes, cuando no contrapuestas, sobre el problema de la decadencia económica catalana, de los factores que la motivaron y las consecuencias que pudieran derivarse.

Prácticamente no ha quedado ninguna circunstancia sin esgrimir: la pérdida de mercados tradicionales como el de Occitania, que pasará a manos de Marsella; o el de Castilla, donde los catalanes, más por razones políticas que económicas, se ha dicho, son desplazados por genoveses y por colonias extranjeras del norte europeo; la expulsión de mercaderes y marineros catalanes y mallorquines de la ruta del Atlántico africano y del comercio flamenco en dura competencia con genoveses y venecianos; el empobrecimiento de los mercados norteafricanos y el desplazamiento de las rutas de aprovisionamiento del oro hacia el golfo de Guinea; la competencia de los mercaderes portugueses, amos de las


NORUEGA
Bergen
SUECIA
Estocolmo
ESCOCIA
MAR
DEL
NORTE
MAR BALTICO
IRLANDA
DINAMARCA
INGLATERRA
OCEANO
ATLANTICO
Hamburgo
Lübeck
Danzig
TEUTONICA
Londres
Brujas
Brunswick
Colonia
IMPERIO
GERMANICO
Breslau
POLONIA
Paris
Praga
Cracovia
FRANCIA
Dijon
Munich
Viena
Santiago
Burdeos
SUIZA
Buda
Milán
Venecia
HUNGRIA
Lisboa
PORTUGAL
CASTILLA
Zaragoza
Génova
Marsella
Toledo
Barcelona
Florencia
CORCEGA
Valencia
Sevilla
Roma
Ragusa
Granada
BALEARES
CERDEÑA
Nápoles
NAPOLES
Tánger
Tesalónica
Orán
Argel
Bugía
MARINIES
ZAYYANIES
Túnez
SICILIA
HAFSIES
MAR
MEDITERRA
Corona de Aragón
República de Génova
República de Venecia
Borgoña
Otros estados cristianos
Ciudades de la Hansa
Factorías de la Hansa
Principales rutas del comercio terrestre
Comercio hanseático
Comercio catalán
Comercio veneciano
Comercio genovés
Territorio otomano en 1354
Conquistas otomanas h. 1470
Otros estados musulmanes



rutas auríferas y sólidamente establecidos en Ceuta; el retroceso técnico respecto de sus competidores al dedicarse a un tráfico de cabotaje tradicional, lento y de pequeñas embarcaciones, frecuentemente entorpecido por la piratería y por una arriesgada e improductiva política de defensa y control militar del Mediterráneo. Sin olvidar los efectos perjudiciales de la política imperialista exterior y autoritaria de Alfonso el Magnánimo y el drenaje de capitales y de medios para mantener el prestigio dinástico, más los problemas específicamente financieros, de deuda pública y crisis monetaria, por no citar aquellos más propiamente sociales o demográficos.

El hundimiento de la vida económica catalana tiene dos respuestas posibles. La primera viene dada por la situación general de Europa, que es de crisis. La economía europea en su conjunto entra en crisis y las economías de escala de Cataluña sufren los efectos. El Mediterráneo oriental es un mundo que se cierra. Alejandría y Egipto comienzan a ser poco accesibles al comercio internacional desde principios del siglo XV. La tentación, el recurso obligado que fue el que practicó, era dirigirse hacia Chipre, Constantinopla, Caffa y el mar Negro. Pero dirigirse a esta zona era una operación escasamente provechosa: por una parte, porque el imperio bizantino estaba deshecho por una grave crisis económica secular; por otra, porque la ruta de la China devino extremadamente peligrosa. Esto no descarta la presencia de mercaderes y hombres de negocios catalanes en Oriente. Pero su empresa encuentra el techo límite en cuanto al vigor y autonomía de la acción colectiva y en cuanto al equilibrio de la acción individual o de pequeños grupos con la vida y los intereses de la ciudad.

La segunda respuesta mira más a la situación interna catalana. Cataluña no encontró, en el plano de la demanda interna, el modo de compensar las pérdidas o dificultades económicas externas. Aragón y Castilla no constituyeron nunca el *hinterland* de expansión natural catalán. La *solución catalana* tampoco cuajó más al sur, puesto que no hubo realmente una integración entre país industrial catalán y país rural valenciano, el cual adoptó muy pronto sus propias formas de desarrollo autónomo y en paralela competición con Cataluña. El programa alfonsino en el Mediterráneo occidental fue abortado. Las razones de este desequilibrio residían no sólo en el hecho de que las ciudades no ofrecían ya a sus habitantes las mismas posibilidades económi-

cas de un siglo antes, sino, sobre todo, en la general desestructuración de la vida agrícola, motor, para bien o para mal, de la economía catalana. Por unas y otras causas, la recuperación de Cataluña, hundida a finales de la Edad Media, iba a costar siglos.

El puerto barcelonés

En realidad, hasta el siglo XV no existió un puerto de construcción artificial en Barcelona. Obstruido por el rellenamiento de arenas el primitivo muelle barcelonés, el puerto romano, situado al pie de Montjuic, Barcelona quedó carente de éste hasta el primer tercio del cuatrocientos. De esta época data el primer intento de su construcción. Antes, y durante toda la Edad Media, la ciudad no contó para sus naves más que con la costa inhóspita y sus playas, debiendo desplazar los buques a Salou en amenaza de peligro. La magna obra de la construcción del puerto comenzó en 1434. A propuesta de los mercaderes del Consejo municipal se nombró una comisión para estudiar el proyecto. Una vez decidida su construcción fue previsto, como primer paso técnico, el hundimiento de una barca, la nave *Juliana*, cargada de piedras, para que sirviera de fundamento. Pero todo quedó en mero proyecto por falta de recursos económicos.

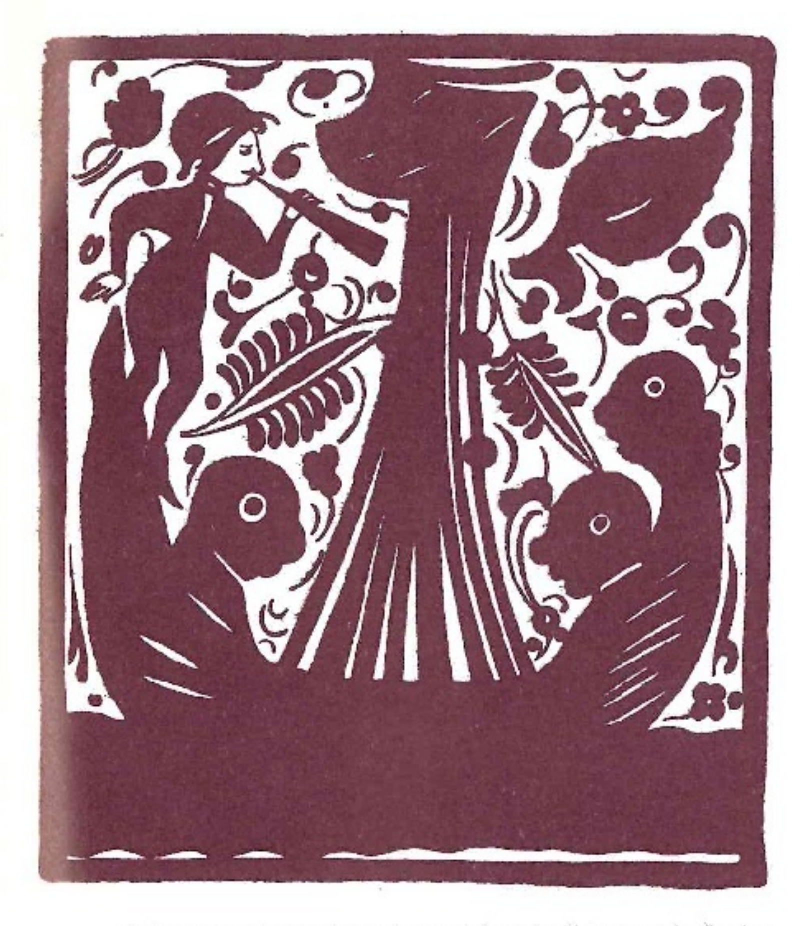
Al año siguiente, se reemprendió la discusión. La dificultad, una vez más, era el financiamiento de la empresa. Dos grupos se oponían: mientras el primero consideraba que bastarían los impuestos sobre la utilización del muelle, el segundo pensaba que era necesaria una campaña de recaudación de fondos mediante la creación de deuda pública a través de censales. Pero estas rentas no conseguirían más que añadir una nueva carga a la desequilibrada economía del común. El paso definitivo fue dado por Alfonso el Magnánimo en 1438. El monarca concedió la construcción del puerto y creó el llamado *dret d'ancoratge* sobre su uso, para conseguir el capital necesario, impuesto reglamentado en el mes de mayo siguiente.

Paralelamente, se plantearon los problemas técnicos. Una comisión integrada por los principales mercaderes y técnicos de la ciudad planteó un sistema muy parecido al propuesto en 1434: la construcción de un gran cajón de madera que, repleto de piedras y argamasa, al hundirse serviría de cimiento. Así se hizo, y en octubre ya estaba dispuesto. Pero un mes más tarde, una tempestad lo destruyó. Se hizo necesario revisar el plan original y se decidió tirar piedras con cierto orden, para que cumpliesen la función deseada. Una vez más, la deficiente economía entorpecía las obras. En algunos momentos, como en marzo de 1440, pareció que el Consejo de la ciudad renunciaba a la construcción del puerto. Sin embargo, y a pesar de los problemas, la idea salió adelante. El 7 de marzo de 1441 llamaron a Antonio Genovés, maestro de casas de Siracusa, para que dirigiera las obras, aunque se desconoce si alguna vez llegó a hacerse cargo de la empresa.

La historia de la construcción del puerto, en consecuencia, es la historia de las dificultades económicas a que tuvo que hacer frente, íntimamente relacionadas con la situación crítica de la ciudad. Se hizo indispensable la colaboración de la Lonja. En 1445 acordaron que este organismo se hiciera cargo de un pontón, mientras el municipio, mediante censales, de otro, y el derecho de ancoraje del tercero. La obra continuó, aunque muy lentamente, debido a la decadente coyuntura económica y financiera. A partir de 1457 se intentó estimular la construcción y contratar al maestro Estací, constructor del puerto de Palermo, quien trabajó en Barcelona, en 1477, una vez concluida la guerra entre la Generalitat y Juan II. El 8 de septiembre se reemprendieron las obras y el puerto llegó a ser realidad.

Conjuntamente al muelle, existían las atarazanas, las más antiguas ubicadas en la calle de Regomir. En tiempos de Pedro el Grande, a mediados del siglo XIII, se inició la construcción de las que todavía perduran. La estructura arquitectónica era muy simple: un patio cuadrangular cerrado por un muro con una torre en cada ángulo. Estas primitivas atarazanas fueron ampliadas por los sucesores del monarca, especialmente por Pedro el Ceremonioso en la segunda mitad del trescientos, con la colaboración del rey, la ciudad y la recientemente creada Diputación del General de Cataluña. Las obras se realizaron a lo largo de todo el siglo. Pasaron a ser propiedad municipal hacia 1390 y quedaron incluidas en el tercer recinto de murallas a partir de 1369.

En las atarazanas se construía todo tipo de naves. La madera provenía de los bosques del Montseny y del Montnegre. Barcelona pudo abastecerse de madera de lugares próximos, lo cual abarataba el producto. A la vez, se importaba de plazas lejanas clases específicas de dicho material. Del Pirineo venían los grandes troncos de abeto para la fabricación de palos de cocas y galeras. Asimismo, compra-



Arriba y abajo: *calcos de azulejos de Paterna, de finales del siglo xv, que representan barcos de la época dedicados al comercio de esclavos*



ban madera en Croacia y en Flandes. Las planchas y los puentes se cortaban de maderas blancas: álamo y pino. Otros elementos se hacían de haya y encina.

Al frente de la construcción de las naves se hallaba el calafate, quien se encargaba de todas las operaciones relacionadas con la embarcación, a excepción de la fabricación de los remos que estaba encomendada a los fabricantes de remos. Formaban asimismo parte del equipo los herreros encargados de los objetos metálicos, menos del áncora, producto ya manufacturado. Las velas las confeccionaban tejedores especializados, los veleros. Se tejían de urdimbre de cáñamo y de algodón. La calidad de las velas estaba garantizada por la vigilancia que sobre ellas ejercía la municipalidad, en especial después de las ordenanzas de 1403. La jarcia era elaborada por corceleros, controlados también por el municipio. Las cuerdas debían ser exclusivamente de cáñamo, quedando prohibido introducir en su fabricación cuerdas viejas, cáñamo mojado o en deficiente estado de conservación.

La tripulación de los barcos

Los precios globales de los buques variaban considerablemente, incluso entre los del mismo tipo. Al final del siglo XIV, una coca podía costar entre 500 y 1.500 libras; un leño entre 460 y 900 libras; una nave entre 1.850 y 5.500, llegando a cotas tan altas como 9.600 libras en 1454; una nave bayonesa entre 1.500 y 8.000 libras; una barca sobre las 250, y una galeota sobre las 700 libras. La construcción de una embarcación suponía, en consecuencia, una fuerte inversión de capital. Se añadía a éste el riesgo de pérdida por posible naufragio o por ataques piráticos. Por tanto, los buques, exceptuando las pequeñas barcas de cabotaje, no pertenecían a un solo propietario, sino que, divididas en *setzenes,* eran de propiedad colectiva.

Los copropietarios no eran simplemente inversionistas, puesto que, desde el principio de la construcción del barco, quedaban sometidos a una serie de obligaciones, que devenían sus correspondientes derechos una vez finalizada. Debían pagar sin dilación las cantidades requeridas a medida del progreso constructivo, respondiendo con sus bienes sobre las cantidades adeudadas. La participación se extendía a todos los gastos: buque, velas, cordaje, remos, etc. A partir del momento en que la nave estaba lista, los copropietarios

participaban activamente en su gestión. El patrón no podía introducir modificación alguna sin su permiso, ni concederla en comanda sin autorización previa.

Al frente de la explotación de la embarcación estaba el patrón, siendo relativos su carácter y función. No tenía ninguna vinculación con la propiedad o copropiedad mayoritaria. Sus funciones ampliaban las simplemente técnicas, ya que se convertía de alguna forma en el jefe de administración de una empresa, actuando en nombre de los propietarios y responsabilizándose de cualquier contingencia. Además del patrón, diversas personas formaban parte del equipo director. En primer lugar, el escribano. Elegido por el patrón, llevaba un cartulario o libro-registro donde se reflejaban todos los gastos e ingresos. Su presencia fue exigida desde 1435 a bordo de naves de capacidad superior a las 500 salmas. Vigilaba la carga y descarga de las mercancías, anotaba los salarios pagados al resto de personal, compraba cuanto era necesario para el abastecimiento del navío. Era, por tanto, el verdadero secretario del viaje y a su cargo tenía gran parte de las funciones de su administración. Conjuntamente, con frecuencia viajaba un escribano de los mercaderes. Si el escribano de la nave controlaba el viaje desde el punto de vista de la embarcación, el de los comerciantes, delegado de los que habían confiado sus mercancías al patrón, las vigilaba en nombre de la procuración recibida. Deriva del

Mapa portuario de la Península Ibérica en el siglo XV (Museo Naval de Madrid)

negociante que, en tiempos anteriores, era nombrado para tal fin. Su obligación era asegurar el libramiento de la carga a sus destinatarios en el puerto de llegada, y defender los intereses de las mercancías en caso de conflicto, por ejemplo, por naufragio.

La tripulación se dividía en dos grupos diferenciados: el primero estaba formado por los marineros y los *companyons*, encargados de la defensa de la nave en caso de ataque. El segundo, por el personal especializado: los serviciales —el patrón, el escribano, el senescal, los guardas, el barbero-cirujano, el cocinero, los trompeteros, uno o dos pilotos, carpinteros y calafates—. El reclutamiento del personal estaba sujeto a ciertos formalismos. A partir del siglo XV, es normal que el marinero, al dar su nombre, reciba un avance de su salario, que contribuía a garantizar el cumplimiento de su compromiso, ya que, de no embarcar, estaba obligado a restituirlo.

Desde el momento del enrolamiento, el marinero debía quedarse en Barcelona a disposición del patrón de la nave y acudir a su llamada, que se hacía de forma individual o por bando público. Sólo podía fallar si contraía matrimonio o partía en peregrinaje. Por su condición de marinero se le podía mandar todo tipo de

Bibliografía

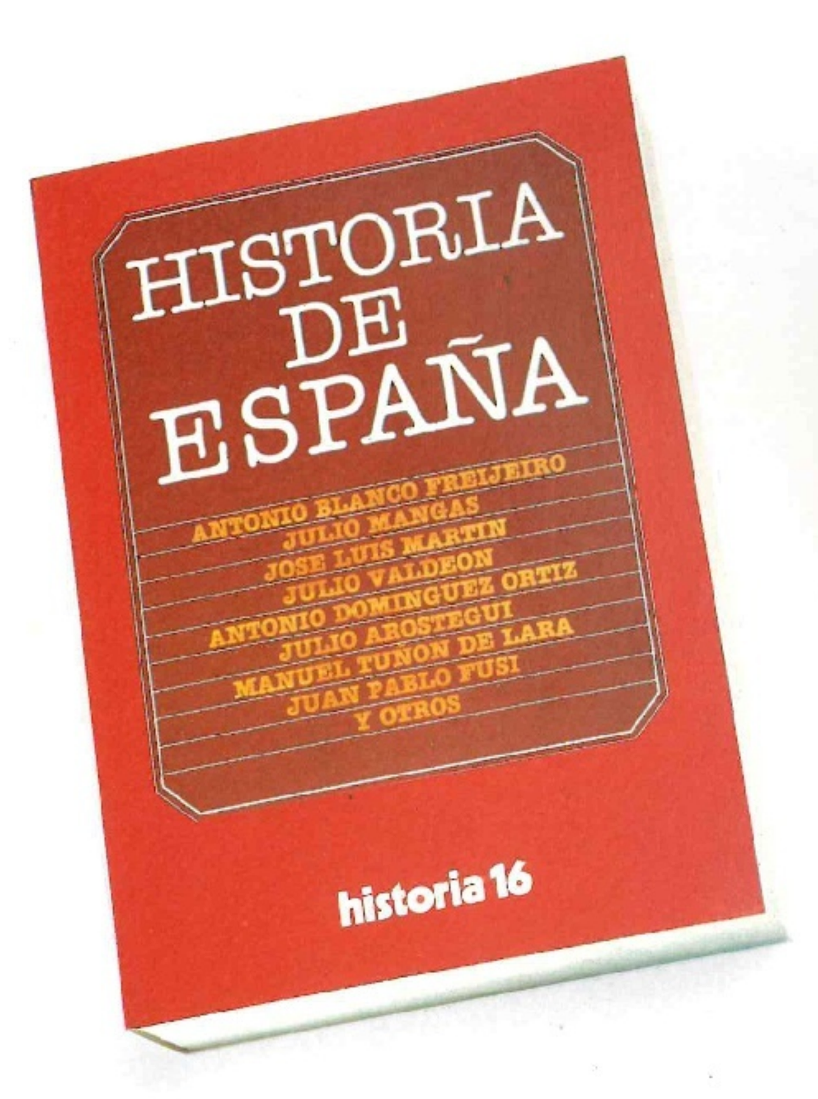
C. Carrère, *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés. 1380-1462*, París-La Haya, 1967. Traducción catalana: *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, 1977. M. del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Nápoles, 1972. Traducción catalana: *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa*, Barcelona, 1976. Ch. E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles*, París, 1966. Traducción catalana: *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental*, Barcelona, 1969. *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age (Provence-Languedoc-Catalogne)*, París, 1975. J. Heers, *Gènes au XV siècle. Activité economique et problèmes sociaux*, París, Sevpen, 1961. J. Guiral-Hadziiossif, *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, París, 1986. P. Iradiel, «En el Mediterráneo occidental peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media», *Areas. Revista de Ciencias Sociales*, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 1986, pág. 65-77. F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell Archivo Datini di Prato*, Siena, 1952. *L'area catalano-aragonese nel sistema economico del Mediterraneo occidentale*, IX Congreso di storia della Corona d'Aragona (Napoli, 11-15 aprile 1973), Nápoles, 1978, I, págs. 191-209. M. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Etude d'histoire économique et sociale*, París, 1952. Ch. Verlinden, «Dal Mediterraneo all'Atlantico», en G. Devoto-Ch. Verlinden A. Gieysztor, *Contributi per la storia economica*, Prato, 1975, págs. 29-51. VV. AA., *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI, 2 vols., Madrid, 1985. Le Genti del mare mediterraneo*, 2 vols., Nápoles, 1981. *Economies méditerranéennes: equilibres et intercommunications, XIIIe-XIXe siècles*, 2 vols., 1985-86. *Citta Portualia del Mediterraneo*, Génova, 1986.



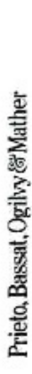
trabajo: sacar el barco a la playa, llevar gente de la costa a la nave, colaborar en la instalación de las mercancías a bordo, y también las obras de carenaje y reparaciones. No podía abandonar la embarcación durante el viaje, bajo pena de prisión, de pérdida del salario y restitución de los avances, siendo asimismo responsable económicamente de los costes derivados de la contratación de un nuevo marinero. No podía bajar a tierra ni dormir fuera del buque sin permiso del patrón. Todo intento de rebelión durante la navegación era severamente castigado. Estaba obligado a llevar sus propias armas para la defensa, si no tenía, le eran proporcionadas por el patrón, descontando su precio del salario.

A cambio, tenía garantizado su sueldo y su trabajo, así como la comida, regulada con cuidado: vino, tres veces por la mañana y por la tarde; carne, los domingos, martes y jueves; un plato de guisado el resto de la semana; para cenar, queso, tocino o pescado. Además del salario, el marinero tenía una suplementaria fuente de ingresos: el pequeño comercio, por su cuenta o por terceras personas.

Los marineros gozaban de franquicia de flete hasta una cierta cantidad previamente estipulada. De esta forma, se convertían en agentes de todo un conjunto de pequeños negociantes, a menudo no profesionales del comercio, como menestrales y viudas, como queda reflejado en la gran cantidad de comandas registradas en los protocolos notariales barceloneses de los siglos XIV y XV. En virtud de estos contratos, el comandante confiaba determinadas mercancías al comanditario para que las vendiera en otro lugar y le retornara el importe de la venta o la invirtiera en la compra de otros productos, según las instrucciones recibidas. El comanditario, el marinero, recibía normalmente la cuarta parte de la operación como paga del trabajo realizado.



Este libro es toda una Historia.



La HISTORIA DE ESPAÑA de HISTORIA 16. Ahora en un solo volumen de 1.300 páginas. Con mapas, cien ilustraciones y cincuenta páginas de cronología. Escrita por los mejores especialistas, como todo lo de HISTORIA 16.

A la venta en librerías. *Por sólo 3.000 Ptas.*

